

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

L'AIDE A L'ARMEMENT LIBRE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 3 Juin 1937, à 13 h. 30.

PAR

JACQUES SCHATZ

PRÉSIDENT : M. RIPERT, Professeur.
SUFFRAGANTS : M. LAFERRIÈRE, Professeur.
M. SCALLE, Professeur.



PARIS
LES ÉDITIONS DOMAT-MONTCHRESTIEN
F. LOVITON & C^{ie}
158-160, RUE SAINT-JACQUES

1937

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

L'Aide à l'Armement libre

A MA GRAND'MÈRE

L'AIDE A L'ARMEMENT LIBRE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 3 Juin 1937, à 13 h. 30.

PAR

JACQUES SCHATZ

PRÉSIDENT : M. RIPERT, Professeur.
SUFFRAGANTS : M. LAFERRIÈRE, Professeur.
M. SCELLE, Professeur.



PARIS
LES ÉDITIONS DOMAT-MONTCHRESTIEN
F. LOVITON & C^{ie}
158-160, RUE SAINT-JACQUES

—
1937



AVANT-PROPOS

L'étude que nous présentons de l'aide à l'armement libre aura, à défaut d'autre mérite, celui d'être courte. Notre seul but sera d'examiner dans leur ensemble les travaux législatifs consacrés à cette importante question.

Le texte fondamental, dont l'étude constituera l'objet de cette thèse, est la loi du 12 juillet 1934 portant création de mesures de protection en faveur de la marine marchande.

On désigne sous le nom de marine marchande deux industries très différentes, mais dépendantes l'une de l'autre : la construction navale et l'armement. Nous n'étudierons que l'armement, c'est-à-dire tout ce qui a trait à l'exploitation du navire.

Il est possible d'examiner cette question de l'armement à deux points de vue : au point de vue juridique et au point de vue économique.

Au point de vue juridique, c'est-à-dire les différentes *formes* de l'armement (le propriétaire armateur, la co-propriété du navire, l'Etat armateur), les *personnes* intéressées à l'armement (agents et intermédiaires, les armateurs, les chargeurs, les courtiers, etc...) et enfin la *responsabilité* qui pèse sur l'armateur.

Le sujet de cette étude sera l'aspect économique de l'armement, l'aide que lui apporte l'Etat.

L'armement nous apparaît dès lors sous quatre aspects :

1) *L'armement étatisé* : l'Etat peut s'intégrer entièrement l'armement du pays. Nous ne citons que pour mémoire cette forme qui a cessé d'exister aujourd'hui en France, mais qui subsiste par contre en Russie soviétique.

2) *L'armement subventionné* : l'Etat intervient au moyen de subventions qui sont accordées à certaines compagnies de navigation. Ces subventions sont aujourd'hui de deux sortes :

a) La convention type « Compagnie Générale Transatlantique » qui depuis 1933 est devenue une société d'économie mixte. L'Etat en est le plus gros actionnaire et elle bénéficie d'une subvention forfaitaire de 150.000.000 de francs.

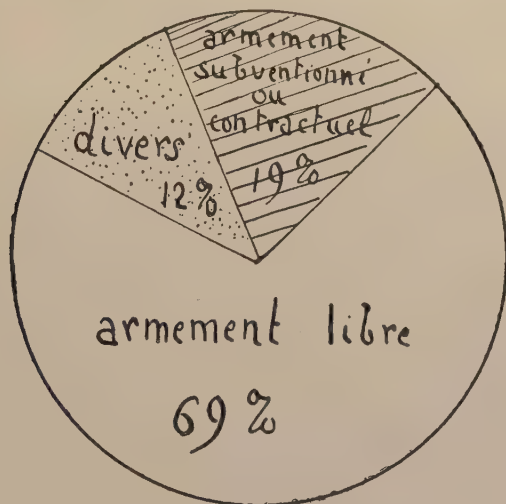
b) La convention type « Messageries Maritimes » qui institue une régie pure et simple : en cas de déficit, l'Etat fournit les fonds nécessaires.

3) *L'armement libre* : sous cette forme, l'armement ne bénéficie d'aucune subvention si ce n'est la subvention résultant d'une convention postale. Mais on ne peut pas parler ici de subvention proprement dite, car la somme accordée à la Compagnie en cette matière n'est que la rémunération d'un service rendu. C'est la catégorie la plus importante, puisque sur un total de 3.550.000 tonneaux de jauge brute qui représentent notre marine marchande, 675.000

tonneaux, soit 19 % seulement constituent les services subventionnés ou contractuels et 2.450.000 tonneaux l'armement libre.

Le Comité central des Armateurs de France a publié en 1932 dans une brochure sur la « Crise de la Marine marchande » un graphique que nous reproduisons ci-après. Il suffit de le considérer pour comprendre l'importance de l'armement libre français.

COMPARAISON DU TONNAGE DE L'ARMEMENT LIBRE
ET DU TONNAGE DE L'ARMEMENT SUBVENTIONNÉ OU CONTRACTUEL.



Tonnage total : 3.550.000 tx.	{	Navires divers : 423.000 tx.
		Navires libres : 2.450.000 tx.
		Lignes subventionnées ou contractuelles : 675.000 tx.

Par quoi est constitué cet armement libre ? La réponse est simple. Tout ce qui n'est pas service subventionné ou contractuel est armement libre. Or il n'y a que quatre Compagnies subventionnées. Ce sont :

a) *La Compagnie de Navigation Sud-Atlantique*. Elle n'est pas très développée, puisque depuis le naufrage et la vente de l'*Atlantique*, elle ne comprend plus qu'un seul navire, le *Massilia*.

b) *Les services contractuels des Messageries Maritimes*.

c) *La Compagnie Fraissinet*.

d) *La Compagnie Générale Transatlantique*. Et encore pour cette dernière faut-il faire une restriction : le tonnage subventionné n'est que de 205.000 tonneaux sur un total de 635.000 tonneaux.

Tout le reste est de l'armement libre.

4) Enfin il est possible de faire rentrer dans une catégorie à part que l'on pourrait appeler *armement spécialisé* deux formes de l'industrie des transports maritimes dont nous montrerons l'importance : la *flotte pétrolière* et la *flotte bananière*. Il ne peut être question, à propos de ces deux dernières, d'armement *libre*, puisque la protection qui les concerne est très étroite et particulièrement nécessaire, en ce moment du moins.

Quoiqu'il en soit, les deux dernières catégories susvisées représentent à elles seules les deux tiers de notre flotte de commerce. De leur essor, c'est-à-dire de l'essor de l'arme-

ment libre (car relativement l'armement spécialisé est très peu important), dépend celui de la marine marchande française. C'est ce qui nous explique la sollicitude et la préoccupation continuelles des pouvoirs publics à son égard.

Nous nous proposons de diviser cette étude en cinq chapitres :

Nous définirons d'abord le rôle et l'importance de la marine marchande dans l'économie nationale.

Nous verrons ensuite comment s'est manifestée en France puis à l'étranger l'intervention des pouvoirs publics vis-à-vis de l'armement.

Nous étudierons enfin la loi Tasso elle-même et les modifications dont elle a été l'objet.

Nous tenons à remercier le Comité Central des Armateurs de France, et en particulier M. Charié-Marsaine, qui a si obligeamment contribué à nous faciliter la tâche, en nous mettant à même de consulter la riche documentation dont il dispose. Qu'il veuille bien trouver ici l'expression de notre reconnaissance.

CHAPITRE PREMIER

Le rôle de la marine marchande dans l'économie nationale.

L'existence et l'entretien d'une marine marchande sont, pour un Etat, la source de dépenses considérables. Le projet de budget pour 1937 prévoit un crédit de près d'un milliard de francs pour la flotte de commerce, soit exactement 913.623.305 francs contre 819.672.198 francs en 1936. L'augmentation de la dépense est par conséquent de 93.951.107 francs. Or, les principales puissances maritimes contemporaines tiennent à posséder leur flotte marchande, et à cet effet elles sont amenées à consentir des dépenses analogues.

Cette tendance qui se manifeste par l'âpreté avec laquelle les principaux Etats du monde défendent leur marine marchande en prenant sans cesse en leur faveur des mesures de protection, suffit à indiquer l'intérêt qu'il y a, pour un pays, à avoir une marine marchande.

Cet intérêt se dégage des considérations suivantes.

Le fait de posséder une flotte de commerce exerce une influence favorable sur la *balance des comptes* du pays considéré. Cette influence est considérable : il suffit pour le comprendre de constater le déficit de notre balance commerciale, élément principal de la balance des comptes. Tous les ans, la *Revue d'Economie politique* publie un ar-

ticle sur la balance des comptes ou la balance des paiements. En 1931 (1) les recettes provenant de l'activité de l'industrie française des transports maritimes se montaient à 2.400 millions de francs au lieu de 2.700 millions en 1930 et 3 milliards de francs en 1929. Cette diminution provient de la baisse de l'industrie des frets et d'une restriction du tonnage des marchandises transportées sur des navires français (2).

Cette influence est facilement explicable : en transportant lui-même les marchandises qu'il a vendues à l'étranger, le pays considéré acquiert une créance qui figurera à l'actif de sa balance des comptes. Si, non seulement ce pays exécute ses propres transports mais se charge aussi de ceux des autres, on conçoit que cette opération sera pour lui la source d'autant de créances qui viendront grossir l'actif de sa balance des comptes. Tel est le cas de la Grande-Bretagne.

En second lieu, l'Etat qui possède une flotte commerciale transporte lui-même ses passagers et ses marchandises. Une marine marchande bien organisée va compléter ainsi les industries de terre en servant de débouché à leurs produits.

La marine marchande fait vivre 50.000 inscrits maritimes, ou agents du service général, 20.000 ouvriers de la construction navale et 16.000 dockers de la manutention maritime (3), sans parler des industries connexes.

(1) *Revue d'Economie polit.*, 1932, T. 46, p. 587.

(2) Il est intéressant de comparer ces chiffres avec ceux que nous donnons dans la conclusion de notre étude.

(3) Chiffres indiqués par le Comité central des Armateurs de France.

Enfin, en temps de guerre, elle permet, la guerre étant de plus en plus, au même titre qu'un conflit militaire, une lutte économique, le ravitaillement d'un pays.

Or le progrès de la marine marchande met en cause une série de questions diverses : question de l'armement, question de la construction navale, rôle des armateurs, situation des marins, état des navires, etc., etc. Pour qu'une marine marchande soit prospère, il faut que les rapports entre ces différentes entités soient harmonieusement établis. Les rapports les plus délicats sont ceux qui s'établissent entre l'Etat et l'armement.

La première question qui se pose est celle de savoir si les pouvoirs publics doivent intervenir en faveur de la marine marchande.

En nous plaçant sur le terrain des faits nous constatons qu'aujourd'hui, dans le monde entier, c'est la course à la protection. Chaque Etat protège tous les jours un peu plus sa flotte de commerce. La première raison de ce protectionnisme, c'est de sauvegarder de puissants intérêts particuliers, trop faibles cependant ou trop inactifs pour se défendre dans la concurrence internationale.

Il est sans doute des cas dans lesquels il faut admettre l'intervention de l'Etat en matière maritime : il en est ainsi au moment de la création d'une flotte de commerce et aussi quand cette flotte a subi des pertes considérables du fait d'un événement étranger à son activité : tel a été le cas de la guerre de 1914. L'Etat français a utilisé la

flotte de commerce pendant la guerre ; or après 1918 et surtout après la loi de 1921 portant liquidation de la flotte d'Etat, les pouvoirs publics ont entièrement laissé de côté l'armement non subventionné. Le résultat de cette inaction a été la crise terrible qui a atteint la marine marchande française. Après un cataclysme aussi foudroyant il aurait fallu stimuler l'essor des industries maritimes défailantes. Il n'en a rien été. Il a fallu attendre près de quinze ans pour que les pouvoirs publics administrent une piqûre au malade. Tel a été l'objet de la loi Tasso du 12 juillet 1934 qui n'est qu'une mesure temporaire.

Il y a une autre raison qui milite en faveur de l'intervention de l'Etat vis-à-vis de l'armement : l'Etat a imposé aux armateurs des charges très lourdes ; ces charges sont devenues écrasantes après les lois sociales de juin 1936, il était logique de compenser ces charges par des avantages accordés par la loi aux armateurs. Tel a été l'objet de la loi du 26 août 1936.

Avant d'aborder le détail de cette réglementation, il y a lieu de rechercher si l'exemple de l'étranger ne nous fournit pas d'indications utiles sur les possibilités de développer une marine marchande sans recourir à la protection proprement dite.

Cet exemple nous est donné de la façon la plus caractéristique par le développement extraordinaire du « *tramping* » anglais et la conception nette du « support que pouvait donner au commerce extérieur britannique la pos-

session d'un tonnage complémentaire de celui composé par les liners » (1).

Le *tramp* ou *vagabond* s'oppose au *liner*. Ce dernier assure un trafic régulier alors que le *tramp* vagabonde sur la mer à la recherche du fret. L'intérêt de la navigation au tramping apparaît immédiatement : le *tramp* n'est pas obligé comme le *liner* de faire toujours la même route avec ou sans chargement, il va où il veut. Alors que le *liner* est le plus souvent obligé d'avoir recours aux subventions de son Etat pour subsister, le *tramp* peut plus facilement vivre de ses propres ressources recherchant le fret où il se trouve. Si par conséquent un Etat développe d'une façon considérable sa navigation au tramping il sera à même d'offrir les meilleures conditions aux chargeurs, et c'est à ces tramps bon marché que ces derniers s'adresseront le plus volontiers. Pour le *tramp* c'est donc la libre concurrence qui est désirable. Elle seule permettra aux mieux avantagés de subsister et d'offrir par conséquent les conditions les plus intéressantes.

La Grande-Bretagne a, dès l'avènement de la vapeur, compris l'avantage inestimable qu'elle pourrait retirer d'une flotte de tramping très développée. C'est pourquoi, jusqu'à ces dernières années la flotte de tramping de l'Angleterre a été supérieure en tonnage à sa flotte de liners.

Il est vrai que les Anglais, ces « rouliers de la mer »

(1) « Pour une politique d'emploi rationnel du pavillon charbonnier français », par G. Hecquet, 9 mars 1934. Association des Grands Ports Français, 6, rue de Messine, Paris (8°).

comme les appelle M. Hecquet, s'intéressent beaucoup plus aux choses de la mer que nous, Français. Car ils comprennent que cette flotte est une nécessité vitale et qu'en la développant ils s'assurent par ailleurs une vie meilleur marché.

Enfin le tramp n'a pas besoin de publicité tapageuse comme les grands liners. Le tramping stimule l'activité des industries terriennes à qui ses bâtiments donnent des débouchés pour n'importe quel port du monde. D'autre part, il exerce son activité dans les domaines les plus différents, se chargeant de « ce qu'il y a », alors que les liners sont d'ordinaire affectés à un transport nettement défini.

Il faut ajouter que la Grande-Bretagne était particulièrement favorisée par la nature pour réussir dans ce domaine : tant que les principales Puissances du monde ont eu besoin de charbon, ce système a donné d'excellents résultats, car les tramps, toujours assurés d'un fret de sortie, pouvaient accepter, pour ce motif, un fret de retour très faible.

Les tramps étrangers pouvaient, il est vrai, aller chercher le charbon en Angleterre, mais, pour ce faire, ils sortaient la plupart du temps *sur lest* et ne pouvaient accorder des conditions aussi avantageuses que les Anglais.

Cette situation a duré depuis l'invention de la vapeur jusqu'à l'emploi pratique du mazout à bord des bâtiments de mer.

Tant que le charbon a été indispensable, les différents Etats ont bien été obligés de s'adresser à la Grande-Bre-

tagne qui leur faisait les conditions les plus avantageuses. Mais aujourd'hui, non seulement le charbon n'est pas indispensable, mais on lui préfère le mazout. Dès 1926 le tonnage de tramping anglais qui représentait jusqu'alors 65 % de la flotte marchande britannique tombait à 40 %, et aujourd'hui, le mal empirant, les pouvoirs publics ont dû intervenir en faveur de l'armement.

Si suggestif que soit l'exemple du tramping anglais, la France ne pouvait, de toute évidence, s'y conformer de manière absolue. Il faut avant tout tenir compte du fait que l'Angleterre est une île et que la marine marchande a été de tout temps la première de ses industries nationales, alimentée par ses richesses naturelles, surtout en charbon, et impérieusement exigée par l'obligation d'unir les parties composant son immense empire colonial. Parmi les raisons qui militent en Angleterre en faveur de la navigation du tramping, les plus importantes ne trouvent donc pas leur application en France.

D'autre part, notre pays est resté longtemps indifférent aux choses de la mer et c'est à peine si l'on commence à soupçonner aujourd'hui dans l'opinion publique tout le profit que l'on pourrait tirer d'une flotte de commerce prospère. En conséquence, le tramping a toujours été peu développé en France. Toutefois il existe et occupe une place qui n'est pas négligeable dans l'armement libre.

La principale forme du tramping en France est le *tramping du charbon*. Il existe une flotte charbonnière qui a fait

entendre, en 1934, un cri de détresse par la bouche de M. Hecquet, Président de la Conférence de l'armement charbonnier du Comité central des Armateurs de France (1).

Mais il existe aussi un *tramping* des *phosphates* et un *tramping* des *céréales*.

Ces trois sortes de *tramping* constituent la partie la plus importante du *tramping* pratiqué en France, qu'il importe essentiellement de ne pas confondre, ainsi que nous aurons l'occasion de l'expliquer avec certaines formes voisines du *tramping*, qui sont aujourd'hui en réalité de l'armement, non pas libre, mais spécialisé.

Il fallait dire un mot de cette sorte de navigation, mais il suffit de mentionner son existence en tant que branche de l'armement libre. Les mesures qui ont été appliquées à l'armement libre sont édictées aussi bien en faveur des compagnies libres régulières que des industries de *tramping*.

La question est donc de savoir comment s'est manifestée en France l'intervention des pouvoirs publics vis-à-vis de l'armement.

(1) Hecquet, *op. cit.*

CHAPITRE II

L'intervention des pouvoirs publics en faveur de l'armement.

Jusqu'au Second Empire l'idée directrice du protectionnisme maritime est très simple : retirer tout caractère international aux industries maritimes, leur donner une activité purement nationale et appliquer ainsi la théorie suivant laquelle les routes maritimes ne sont que la prolongation des routes terrestres (1).

En 1860, il y a eu un essai timide et incomplet de libéralisme qui a été un échec. Le traité de 1860 semble avoir été un acte isolé plutôt que le résultat d'une politique d'ensemble. Il est l'œuvre de Napoléon III qui profita du pouvoir que lui donnait la Constitution pour le signer avec l'Angleterre, sans consulter la Chambre. Après avoir eu des retentissements considérables, alors que l'on aurait pu croire que le régime du libre échange allait s'installer dans le monde, le traité de 1860 eut une fin rapide. Les Etats-Unis édictèrent en 1866 un tarif protectionniste et à la suite de la guerre de 1870 la France, ruinée, fut obligée de suivre une politique analogue. En 1892, la période libre-échangiste est définitivement terminée. Mais déjà en 1881 les pouvoirs pu-

(1) G. Candace, (V. Bibliographie).

blics avaient dû intervenir en France, en raison de la situation lamentable de la flotte de commerce et c'est à cette époque que fut introduit en France le régime dit « des primes ». Il devait durer jusqu'en 1918, après avoir été modifié par les lois de 1893, de 1902 et de 1906 (1). Les lois de 1881 et de 1893 ont donné des résultats nettement mauvais : les primes accordées, basées sur le tonnage et une certaine moyenne de route, étaient trop fortes et très mal établies : les navires qui en bénéficiaient trouvaient dans ces primes une rémunération suffisante et se bornaient, pour profiter des avantages accordés par la législation en vigueur, à faire des voyages sur lest.

Les deux autres lois ont essayé de remédier à cet inconvénient sans y parvenir entièrement.

Ces primes sont relativement d'origine récente et constituent une *aide directe* à la marine marchande. Sans vouloir remonter jusqu'à Colbert qui faisait protéger la marine de commerce par la flotte royale (2), nous pouvons dire un mot de l'*aide indirecte* dont bénéficiait l'armement antérieurement au régime des primes. Cette aide était constituée par le régime de la *navigation réservée*. Ce régime avait été institué par la Convention à l'exemple de l'Angleterre, en 1793. C'était une mesure très protectionniste pour le pavillon national : elle instituait pour ce dernier un privilège de trans-

(1) De nombreuses thèses ont été faites sur cette question des primes. Nous nous contentons d'y renvoyer.

(2) Léon Bazin. (V. Bibliographie).

port des marchandises entre la France et les colonies. De cet acte il n'est resté, après Napoléon et jusqu'à nos jours, qu'un vestige : le monopole de cabotage qui a été étendu par les lois du 2 avril 1889 et du 18 juillet 1890.

L'Acte de navigation, qui instituait le régime de la navigation réservée, a d'abord été remplacé par des *surtaxes de pavillon* (loi du 28 avril 1816) qui, sous une forme différente, jouent à peu près le même rôle. Ces surtaxes, après avoir été affaiblies par de nombreuses conventions, furent abandonnées. (Lois du 12 mai 1866 et du 18 juillet 1873).

Telle était l'aide que recevait de l'Etat l'armement français avant la guerre de 1914. Depuis la guerre, l'aide de l'Etat à l'armement a revêtu deux formes (1) : elle a été tantôt *indirecte*, tantôt *directe*.

A. — AIDE INDIRECTE.

Elle consiste dans le développement des navigations réservées et revêt trois formes :

1°. *Accroissement du régime préférentiel en ce qui concerne la Tunisie et le Maroc.*

Ce régime a été institué par les lois du 18 juillet 1890, du 30 mars 1928 (Tunisie), des 14 novembre et 18 mars 1923 (Maroc). Il concerne les avantages accordés aux produits tunisiens et marocains importés en droiture sous pavillon français.

(1) Nous laissons de côté tout ce qui concerne la construction navale, cette question sortant du sujet que nous nous sommes proposés de traiter.

2° *Droit de préférence.*

Une loi du 9 août 1921 (complétée par le décret du 28 janvier 1928) reconnaît au pavillon national, pour le transport de matériel et plus particulièrement des cargaisons destinées aux services publics et aux entreprises concessionnaires de services publics, un *droit de préférence*. Mais ce droit n'existe qu'autant que le transport sous pavillon français est fait « toutes conditions égales ». Si, par conséquent, le transport sous pavillon étranger est meilleur marché ou de meilleure qualité, ce droit tombe.

Comme il est difficile d'apprécier avec précision la qualité d'un transport, la loi était difficilement applicable. D'autre part, du fait de la dévaluation des monnaies étrangères, les *conditions* de transport étaient toujours *inégaies*. Aussi cette loi a-t-elle été modifiée par un *décret-loi du 30 octobre 1935* substituant au droit de préférence une *obligation* d'utiliser le pavillon national sauf dérogations expresses accordées par l'Administration de la Marine marchande (art. 2 du décret-loi). Cette obligation s'étend aux cargaisons destinées aux entreprises subventionnées et non plus seulement à celles qui sont destinées aux services publics ou aux entreprises concessionnaires de services publics.

3° *Monopole du transport pour les produits coloniaux primés.*

Une loi du 6 août 1933, dont l'initiative est due à M. Henri Tasso, concerne « les trafics desservis directement ou in-

directement par une ligne française ». Elle subordonne le bénéfice des primes établies au bénéfice de certains produits coloniaux à leur transport par des navires français.

Des dérogations sont prévues en cas de nécessité. Elles sont accordées par les gouverneurs des colonies. Les résultats de cette loi n'ont pas été concluants, aussi un décret-loi du 30 juin 1934 a-t-il édicté que « le transport des produits des colonies ou des ports coloniaux à destination de la France pourrait, à titre exceptionnel, être réservé au pavillon français ».

Ce décret a été l'objet de nombreuses critiques et de protestations de la part des colonies.

B. — AIDE DIRECTE.

Une aide directe est accordée en premier lieu aux *services subventionnés* : ce sont des lignes régulières qui reçoivent des subventions de la part de l'Etat à titre permanent. Cette idée répond à une préoccupation très légitime : assurer le trafic régulier entre certains ports. Nous insisterons plus loin sur ces services.

Il nous faut dire un mot maintenant des aides directes qui ont été apportées à certaines formes particulières de la navigation.

Ce sont les encouragements qui ont été donnés aux navires pétroliers et bananiers et qui sont à l'origine de la création des flottes bananière et pétrolière.

1° Navires pétroliers.

Un système analogue au système des primes a été élaboré en leur faveur par la loi du 10 janvier 1925. On s'était aperçu pendant la guerre qu'il nous manquait un certain nombre de navires destinés à transporter le pétrole pour ravitailler les navires en mer. D'où l'idée de créer une flotte pétrolifère. Cette idée a pris corps dans la loi de 1925. Cette loi a créé l'*Office national des combustibles liquides*. Elle prévoit des subventions qui seront accordées aux navires-citernes, construits en France et battant pavillon français, de moins de 15 ans, francisés au plus tard dans l'année 1926.

Ces subventions ne seront accordées qu'à raison des importations de produits pétrolifères faites directement des pays d'origine dans les ports français.

Nous avons dit que le système de subventions était analogue à l'ancien système des primes. Il y a pourtant une différence importante entre les deux systèmes. Dans l'ancien système, les primes étaient prélevées sur le budget de l'Etat. Dans le système actuel elles sont prélevées sur les ressources de l'Office national des combustibles liquides qui a un budget autonome. Ces subventions ne sont pas illimitées. La somme qui leur est affectée doit être réduite dans le rapport du montant total du tonnage existant à 150.000 tonnes de portée en lourd. Aussi d'après M. Candace, député de la Guadeloupe, nous sommes en présence du paradoxe suivant :

La capacité de la flotte pétrolière française est de 150.000 tonnes (portée en lourd). Si l'on ne considère que les relations entre l'Amérique et la France, cela fait, à raison de 6 voyages par an, 900.000 tonnes par an. D'autre part, les besoins de la France en pétrole sont évalués à près de 3 millions de tonnes par an.

Ainsi non seulement l'industrie française dépend des producteurs de pétrole, mais encore elle se trouve à la merci des pavillons importateurs. On ne peut pas obvier au premier inconvénient, mais il est possible de supprimer le second.

Toutefois la loi de 1925 dénote un effort louable et il faut espérer qu'on n'en restera pas là.

2° *La flotte bananière.*

Le décret du 28 juin 1935 stipule que les bananes originaires des colonies françaises ne pourront être chargées au départ des ports coloniaux et à destination de la France que sous pavillon français. D'après les renseignements qui nous ont été fournis par le Comité central des Armateurs de France, nous pouvons donner la liste des navires composant la flotte bananière au 28 octobre dernier.

FLOTTE BANANIÈRE

C ^e Transports Maritimes de l'A. O. F., 3, Boulevard Malesherbes, Paris.	Kindia	1.972,10	jauge brute
	Kakoulima	3.723,26	»
	Kilissi	3.723,26	»
	Kolenté	3.723,26	»
	Katiola	3.890,95	»
C ^e des Chargeurs Réunis, 3, Boulevard Malesherbes, Paris.	Kita	(en constr.)	

	Caraïbe	4.087,37	jauge brute
	Marigot	4.087,37	»
	Basse-Terre.	1.778,62	»
	Caravelle.	1.389,55	»
	Grande-Terre.	1.920,07	»
	Petite-Terre	1.698,67	»
	Martinique	1.409,08	»
	Guyane.	1.794	»
C ^{ie} Générale d'Armements Maritimes, 5, Rue des Mathurins, Paris.			
C ^{ie} Franco-Coloniale de Navigation, 56, Rue de la Victoire, Paris.	Alice-Robert . . .	2.600	»
C ^{ie} Générale de Navigation à Vapeur Cyp-Fabre, 15, Rue Beauvau, Mar- seille.	Edéa.	4.850	»
C ^{ie} de Navigation Fraissinet, 3, Rue Beauvau, Marseille.	Tamara (en constr.)		
	Cap-des-Falmes. . .	3.020	»
C ^{ie} de Navigation Fruitière, 7, Cité Paradis, Paris.	Pierre-Claude. . .	1.794	»
M ^{me} A. Nicolardot, 56, Rue de la Vic- toire, Paris.	Félix-Henri. . . .	2 526,39	»
	Croisine	2.815	»
C ^{ie} de Transports Isothermiques, 22, Place de la Madeleine, Paris.	Fort-de-France . .	4.164,81	»
	Fort-Royal.	3.220,92	»
	Fort-Richepanse. .	3.426,09	»

Cette simple énumération montre l'importance du développement de cette branche de l'industrie des transports maritimes.

Il y a quelques années nous étions forcés, pour le transport des bananes de nous adresser à des navires étrangers. La situation est meilleure aujourd'hui.

En dehors de ces aides directes et très particulières, il existe une législation beaucoup plus générale et qui constitue une aide en faveur de la majeure partie de l'Armement français, puisque c'est une aide à l'*Armement libre*.

Cette aide a été instituée par la loi Tasso du 12 juillet 1934.

CHAPITRE III

Législation comparée.

Si l'on consulte les documents parlementaires qui ont précédé sur le bureau de la Chambre et sur celui du Sénat la proposition de loi Tasso, il apparaît que les rapporteurs du projet de loi ont presque tous tiré argument, en faveur du vote de la loi, de la législation comparée. Ils ont opposé à l'inactivité des pouvoirs publics en France à l'égard de l'Armement libre, les mesures prises par les gouvernements étrangers.

L'argument ne manque pas de force, car si dans la concurrence internationale tous les gouvernements viennent en aide à leur flotte marchande et si la Marine française reste seule sans protection, cette dernière doit inévitablement se trouver en état d'infériorité par rapport aux autres. Une aide est donc nécessaire. La question n'est pas de savoir si la protection, objectivement, en tant que système économique, est souhaitable ou non, mais si, à l'époque présente, et en raison des mesures prises à l'étranger notre marine doit être ou non protégée. Or chaque Etat protège sa flotte : la France a laissé la sienne sans soutien depuis la guerre. Il faut remédier à cet état de choses.

Avant de dire ce que les pouvoirs publics, en France, ont décidé de faire en faveur de notre industrie maritime, il est

intéressant de donner un aperçu sommaire des mesures prises dans le même temps par les principales Puissances étrangères.

ITALIE.

Dès 1931, le gouvernement fasciste est venu en aide à son armement libre. Il a créé tout un système de primes particulièrement complexe et détaillé : prime à la construction, compensation douanière, prime à la démolition même, afin d'empêcher la chute du prix de la ferraille, prime à la navigation, prime au tonnage et aux milles parcourus.

En créant ces primes, le gouvernement italien avait évalué à 70 millions de liras la dépense maxima annuelle entraînée par cette aide. En fait, la dépense a été moindre. D'après les rapports du Ministère des Communications et le rapport sur le budget de la Marine marchande française de 1936 (chiffres donnés pour l'Italie par M. William Bertrand) la dépense aurait été de 70 millions de liras en 1932, mais de 50 millions de liras seulement en 1935 et de 45 millions en 1936.

Ce régime est relativement récent puisqu'il a été organisé par les lois du 24 mars et du 22 juillet 1932 instituant des primes de 25 liras par tonneau pour la démolition de 200.000 tonneaux, puis de 22 liras par tonneau pour la démolition de 200.000 autres tonneaux.

Les décrets du 13 avril et du 21 décembre 1933 ont financé la démolition de deux autres tranches de 200.000 tx.

et un décret du 13 décembre 1934 celle d'une dernière tranche de 100.000 tx.

Mais avant ces différentes mesures législatives intéressant plus particulièrement la navigation il existait en Italie un système de primes à la construction organisé par un décret du 16 mai 1926 et prévoyant des primes à la construction pour une durée de 12 ans et d'autre part depuis la même époque un régime de subventions aux lignes impériales. Ce dernier régime consiste en conventions postales accordant aux grandes Compagnies de paquebots des subventions annuelles. La loi du 8 juillet 1929 a accru le taux des primes pour les navires rapides. Les subventions versées au *Rex* atteignent à elles seules le chiffre de 13.896.000 lires.

La Marine marchande italienne a aujourd'hui un tonnage supérieur à celui de la nôtre. Dernièrement le gouvernement italien a réorganisé sa marine marchande en quatre Compagnies contrôlées par l'Etat. Selon le procédé fasciste, une « corporation » financière maritime, la *Société financière maritime*, sera constituée au capital de 900 millions de lires pour la réorganisation de la marine marchande. Les services seront améliorés et de nouveaux bâtiments construits. Voici d'après les renseignements fournis par le « Courrier maritime de France », la liste des Compagnies qui la composeront avec leur tonnage et le nombre de leurs bâtiments.

Compagnies.	Nombre de bâtiments.	Tonnage.
Italia	38	468.449
Tirrenia	54	158.956
Lloyd Triestino	59	443.888
Adriatic	39	136.261

Ces mesures prises en faveur des compagnies libres et des entreprises de navigation liées à l'Etat par des conventions ont permis de sauvegarder la marine marchande italienne. Elles étaient particulièrement nécessaires en ce qui concerne l'armement libre.

ALLEMAGNE.

Il est assez malaisé d'obtenir des renseignements sur les mesures prises en Allemagne par le gouvernement pour venir en aide à son Armement.

Deux grandes compagnies, le Hapag et le Nord-Deutscher-Lloyd, représentent à elles seules 40 % du tonnage allemand. Si pourtant il fallait d'un mot caractériser la nature de l'intervention des pouvoirs publics en Allemagne, il suffirait de faire ressortir ses deux traits essentiels : pas d'aide permanente, mais intervention brutale et massive quand le besoin s'en fait sentir.

En 1925, un crédit de 50 millions de marks (300 millions de francs) est voté pour aider à la reconstruction de la flotte.

En 1932, d'une part le gouvernement accorde une somme

de 12 millions de marks (72 millions de francs) pour hâter la démolition des vieux navires, d'autre part il attribue 70 millions de marks aux Compagnies régulières qui ne pouvaient plus payer leurs dettes.

En septembre 1933, l'Etat participe dans la mesure de 20 % à tous les travaux de modernisation des navires jusqu'à concurrence de 20 millions de marks (120 millions de francs).

Le gouvernement vient en aide au *tramping* en lui attribuant 7 millions de marks.

L'Allemagne n'a pas établi dans les mêmes formes la *prime à la démolition* qu'en Italie mais le résultat est à peu près identique. L'armateur allemand recevait à titre de prime une somme de 30 marks par tonneau brut démoli.

En février 1934, le gouvernement fait aux chantiers un versement d'une somme égale à 1/5^e des navires à construire par eux pendant 10 ans. En mars 1934, le Reich accordait encore une subvention de 35 millions de marks au Ministère des Finances pour aider la marine marchande à sortir de la crise.

En avril 1933, l'Allemagne avait dépensé 3 milliards de francs pour la reconstruction de sa flotte.

JAPON.

Le Japon a aussi organisé un système de subventions aux Compagnies régulières et un système de primes à l'armement libre. En 1931, les subventions se sont élevées à 10.204.000 yens et en 1932 à 13.671.000 yens.

Les primes à la démolition existent aussi au Japon depuis 1932. Elles sont destinées à permettre la démolition de vieux navires et la reconstruction de nouveaux bâtiments. A cet effet, les armateurs japonais ont été autorisés à démolir 400.000 tonneaux de vieux navires et à construire 200.000 tonneaux de navires modernes. La prime touchée par tonneau est de 50 à 55 yens.

Pour l'exercice 1935-1936, le montant des subventions allouées aux services maritimes s'est élevé à 10.956.000 yens, soit environ 50 millions de francs.

ETATS-UNIS.

Pour les Etats-Unis il faut distinguer deux périodes : jusqu'à 1936 et depuis.

1^{re} période. — L'exploitation de la flotte du Shipping Board est devenue, en 1932-1933, de plus en plus déficitaire et il a fallu que les pouvoirs publics interviennent. La plupart des subventions dont bénéficiaient les armateurs américains provenaient des conventions postales. M. William Bertrand évalue à 600 millions de francs par an le montant des subventions accordées à l'armement américain.

Ce budget était exactement, en 1929, de 9.300.000 dollars. En 1934, il est passé à 22.400.000 dollars. Si les subventions accordées n'avaient pour but que de payer la rémunération due pour le transport des lettres, elles se monteraient à 3.200.000 dollars environ. L'écart avec la subvention accor-

déc pratiquement et qui est de 19.200.000 dollars constitue une subvention d'exploitation pure et simple.

Pendant cette période, l'organisation du crédit maritime qui constitue une aide indirecte à l'armement s'est développé considérablement aux Etats-Unis.

2^e période. — Elle commence le 29 juin 1936, date à laquelle est voté un projet de loi portant réforme du régime des subventions. La nature de cette réforme est exposée par M. William Bertrand dans son rapport sur le budget de 1936. Nous reproduisons ce texte à peu près textuellement. Il n'appelle aucun commentaire :

Tous les contrats postaux sont révisés ou annulés. Le Shipping Board est supprimé et remplacé par une *Commission de cinq membres*. La subvention destinée à compenser la différence des prix de revient de navires aux U. S. A. et à l'étranger ne devra pas dépasser 33 % du coût de construction, sauf dans le cas où la Commission aura acquis la preuve que ce pourcentage a été dépassé. Dans ce cas, une indemnité de 50 % pourra être accordée sur un vote favorable de quatre sur cinq des membres de la Commission.

L'armateur devra verser comptant 25 % du coût total (américain) du navire, le solde devant être liquidé en un maximum de vingt versements annuels d'égale valeur, les sommes avancées portant intérêt à 3,5 %.

Deux méthodes sont acceptées par la loi en ce qui concerne la construction des navires. La première habilite la

Commission à procéder à des appels à la concurrence pour le compte de l'armateur et à passer commande avec l'armateur pour l'achat d'un navire une fois terminé. Dans la seconde, l'armateur fait lui-même les appels à la concurrence : il finance alors le paiement, les 2/3 restant à sa charge. Les bénéfices nets des constructeurs d'un navire construit avec l'aide d'une subvention sont limités à 10 %. L'excédent est reversé et à la fin de chaque période de 5 ans le gouvernement partage cet excédent avec l'armateur.

La Commission devra organiser des enquêtes sur les conditions d'engagement du personnel et sur les salaires.

La même préoccupation qu'avaient eue les auteurs de la loi de 1934 se retrouve dans cette mesure : les équipages des cargos subventionnés devront être américains. C'est là une mesure nouvelle qui ne cadre pas avec les anciennes tendances de la marine américaine, à admettre les étrangers faute de main-d'œuvre nationale. C'est que le chômage a sévi en Amérique plus que partout ailleurs et dans ce cas les mesures prises par les différents gouvernements sont à peu de chose près analogues : rehausser les barrières douanières, recruter uniquement de la main-d'œuvre nationale, expulser les étrangers dans la mesure du possible. Sur les paquebots américains il est décidé que pour la première année 80 % des équipages devront être américains, la seconde année 85 % et la troisième 90 %.

HOLLANDE.

La Hollande a attendu jusqu'à 1935 pour venir en aide d'une façon directe à son armement. Mais avant cette date elle avait trouvé l'aide nécessaire à sa flotte marchande dans le développement de l'institution de son crédit maritime. A cet effet elle a créé et organisé une société semi-officielle de crédit qui fait des prêts spéciaux et essaye d'empêcher la faillite de l'armement hollandais.

Depuis 1935, la Hollande a établi le système des primes à la marine marchande. Elle attribue des primes au tonnage par mille parcouru. Leur montant s'élève à 8 millions de florins, soit 80 millions de francs par an.

ANGLETERRE.

Fidèle à ses traditions libérales, l'Angleterre est intervenue la dernière des principales puissances du monde en faveur de sa marine marchande. Du moins d'une façon directe, car elle a longtemps favorisé par des avantages indirects ses lignes régulières et sa flotte de tramping. En ce qui concerne les lignes régulières, la Grande-Bretagne leur a toujours accordé des subventions postales, mais ce n'était que la rémunération du service rendu et il est inexact de parler à ce sujet de subventions proprement dites.

Jusqu'à ces dernières années, la Grande-Bretagne avait laissé son armement à peu près entièrement livré à lui-même. Cette politique n'avait pas été sans conséquences fâcheuses. Dès le début du xx^e siècle, la White star solli-

citée par l'Amérique qui lui offrait des avantages sérieux, était passée sous pavillon américain. Le gouvernement de Sa Majesté comprit dès cette époque qu'il fallait intervenir. Pour la première fois en 1903 un accord fut signé entre le gouvernement et la Cunard afin d'inciter cette dernière à se développer et à prospérer en construisant des paquebots modernes plus rapides et à maintenir ses paquebots sous pavillon britannique. La subvention qui était accordée par le Gouvernement à la Compagnie se montait, sans compter la subvention postale, à 150.000 £ par an sous la condition expresse que la Cunard construise deux paquebots susceptibles de faire plus de 24 nœuds en service. Mais cette mesure était restée isolée et, si la marine marchande anglaise avait pu tenir une place particulièrement avantageuse dans la concurrence internationale, elle le devait à son importance, à la situation géographique de l'Angleterre et aux ressources industrielles du pays.

Les navires anglais restaient à peu près les seuls jusqu'après la guerre à pouvoir effectuer les transports dans des conditions exceptionnelles. Cela tient à ce que les Anglais ont compris, dès l'origine, l'avantage que pourrait leur donner une flotte de *tramping* importante et aussi à ce qu'ils ont donné à cette flotte un développement extraordinaire.

Dans un régime de libre concurrence il n'est pas douteux que les Anglais eussent facilement conservé la première place dans le monde. Mais chaque pays a protégé sa flotte,

chacun s'est retiré derrière une législation douanière favorable aux transports de ses bâtiments et la Grande-Bretagne elle-même a été obligée de suivre la loi générale sous peine de succomber. Au mois de mai 1934 les associations d'armateurs anglais se sont déclarées en faveur du système des primes, des « subsides » et se sont montrées opposées à l'adoption d'un projet qui associerait l'aide de l'Etat à la construction de navires neufs.

Ces réclamations ont abouti à une législation protectrice de la marine marchande anglaise. Les principales caractéristiques du régime actuel se réduisent à trois :

1° La Grande-Bretagne est d'abord intervenue en matière de crédit maritime. A ce propos elle a donné la garantie gouvernementale à des emprunts à faible intérêt destinés à faciliter la reprise du travail sur le marché anglais (« Trade Facilities Act », 1921 à 1927). Ces emprunts ont atteint un total de 75 millions de livres sterling. Sur cette somme 27 millions ont été attribués à la construction navale. En *Irlande* il existe une législation analogue appelée « Loan Guarantee Acts ».

2° La *White Star* était passée, nous l'avons dit, au début du xix^e siècle sous pavillon américain. Elle avait fait faillite. La Grande-Bretagne en lui faisant des avances a aidé la constitution du groupe « *Cunard-White Star* » en mars 1934. Ces avances sont les suivantes :

- 3 millions de £ pour l'achèvement du *Queen Mary*.
- 1.500.000 £ à titre de fonds de roulement.

— éventuellement 5 millions de £ supplémentaires pour la construction d'autres navires.

3° Le 26 février 1935 l'Angleterre a accordé une aide à une bonne partie de son armement libre en attribuant une subvention annuelle limitée à 2 millions de £ à sa navigation au tramping. Cette dernière représente environ 4 millions de tonneaux. La Grande-Bretagne lui accorde d'autre part des avances limitées à 10 millions de £ pour la démolition de vieux navires et la construction de navires neufs, à raison d'une tonne neuve pour deux tonnes anciennes. Le taux d'intérêt annuel ne peut dépasser 3 % et le délai de remboursement est de 12 ans. La subvention au tramping sera prorogée jusqu'au 31 décembre 1937, pas au delà. Quant aux avances pour la démolition, elles ont expiré le 31 décembre 1936.

Telle est la situation de l'armement à l'étranger. De cet exposé sommaire il résulte que, de quelque côté que le regard se tourne, c'est la course à la protection que l'on constate. L'Angleterre elle-même protège sa flotte. C'est un signe des temps.

Les pouvoirs publics ne pouvaient pas rester inactifs à ce sujet en France. Ils sont intervenus en votant la proposition de loi de M. Tasso.

CHAPITRE IV

La loi du 12 juillet 1934.

Il suffit de se reporter aux travaux parlementaires qui ont précédé la loi du 12 juillet 1934, dite loi Tasso, pour avoir une exacte description de la situation lamentable de l'armement libre pendant la période qui s'étend de 1918 aux environs de 1932.

M. Henri Tasso, auteur de la proposition de loi du 12 juillet 1932 qui a abouti à la loi de 1934, indique comme première cause du mal, en dehors de la crise qui est générale, l'influence des mesures de protection, et en particulier, des contingentements.

Chaque nation protège sa flotte de commerce : il devient impossible aux navires français d'aller chercher du fret à l'étranger. Le navire en est réduit à ne faire que des transports nationaux et, quand le trafic n'est pas assez intense, la flotte désarme et les marins sont réduits au chômage. C'est ce qui s'est produit en France : « Sur 3.407.644 tonneaux représentant l'ensemble de la flotte de commerce française (flotte appartenant aux entreprises privées) au 1^{er} janvier 1934, 886.840 tonneaux sont désarmés, soit 26 %. Sur ces chiffres, le tonnage libre compte pour 2.815.780 tonneaux dont 760.951 tonneaux sont désarmés, soit 27 %, tandis que

le tonnage subventionné qui s'élève à 591.864 tonneaux, comporte 125.889 tonneaux désarmés, soit 21 % » (1).

En 1932, la situation était encore pire : le tonnage français désarmé atteignait au mois de septembre 1.055.000 tonneaux. Sur les 2.450.000 tonneaux qui représentaient le tonnage de l'armement libre à l'époque considérée, 990.000 tonneaux, soit 40 % étaient désarmés.

Mais ce n'est pas tout : la crise qui atteint la marine marchande ne s'est pas seulement manifestée par le *désarmement* des navires mais par la *chute des frets* et la *chute du trafic*.

1° *La chute des frets*. C'est un organisme anglais, la *Chamber of shipping*, qui fournit les indices les plus connus des frets. L'indice-base qui sert de point de comparaison est celui de l'année 1920, soit 100. En 1932 cet indice était inférieur à 19.

2° *La chute du trafic*. Le trafic est contrôlé à Suez et à Panama, et c'est ainsi que l'on constate la baisse du trafic. C'est très grave. Si les frets baissaient, ce ne serait pas un mal si le trafic augmentait en proportion, mais si le trafic diminue à son tour, la situation devient inquiétante. La demande devient inférieure à l'offre. Or cette chute du trafic est manifeste : à Suez le transit des marchandises a été en 1931 de 25.332.000 t. En 1932 il n'atteignait pas 23 mil-

(1) Rapport Rio. Annexe 318. Sénat session ord., séance du 31 mai 1934.

lions de tonnes. A Panama en 1927 : 29 millions de tonnes, en 1932 : à peine 22 millions.

Si l'on considère les chiffres des importations et des exportations totales par mer, en se reportant au Bulletin de la Statistique Générale de la France pour 1932, la situation est encore plus alarmante. Voici les chiffres :

	Années.	Millions de tonnes.
Importations	1930.....	15.267
	1931.....	14.783
	1932.....	11.515
Exportations	1930.....	9.488
	1931.....	7.702
	1932.....	5.936

Le pavillon français éprouvait ainsi, annuellement, avant la loi Tasso, une perte d'environ 5.142.000 tonnes.

Si l'opinion publique n'est pas au courant de cette situation critique, c'est qu'elle ne connaît que les grandes Compagnies régulières subventionnées. On est beaucoup trop porté à croire que ces compagnies constituent la plus grosse partie de notre flotte de commerce : nous avons dit ce qu'il en était.

Ces compagnies sont suffisamment aidées, et c'est à l'armement libre, à la « parente pauvre », qu'il faut un appui, momentané sans doute, pour reprendre son essor.

En raison de la crise maritime mondiale, la course au tonnage s'est brusquement arrêtée et pour la première fois depuis la guerre le tonnage mondial a diminué de 400.000 tonneaux en 1932. En présence de cet état de choses l'armement étranger a reçu une aide de son gouvernement. En France on s'obstinait à ne considérer que l'armement subventionné alors que l'armement libre périlait pour plusieurs raisons :

1° *La situation géographique de la France.* Il y a très peu de grands ports dans le nord de la France : ainsi les navires de charge, qui ont presque tous leur attache dans le midi ou dans l'ouest, doivent négliger le fret important qu'ils auraient pu trouver dans les régions industrielles du nord. D'autre part les ports de la Méditerranée et de l'Atlantique se trouvent sur la route des grands services internationaux qui y prennent des compléments de chargement et en privent ainsi nos navires qui y ont leur tête de ligne.

2° *La législation douanière :* il n'y a plus que des transports nationaux ; la marine marchande est privée de l'activité internationale qui est une condition favorable à son essor. En raison du protectionnisme généralisé qui s'installe dans le monde l'exportation française se trouve atrophiee et les navires qui l'exécutaient, condamnés à l'inaction.

3° *La nature des produits transportés.* Nous n'exportons que des produits de luxe d'un coût élevé mais d'un poids

insignifiant. Une telle production industrielle n'est pas de nature à alimenter l'activité de notre marine marchande : un seul navire transportera à lui tout seul des produits d'une très grosse valeur sous un très petit volume.

4° *La législation sociale.* Notre industrie des transports maritimes est la seule dans le monde à appliquer depuis 1919 la journée de 8 heures à bord et la semaine de 48 heures. De nombreuses tentatives ont été faites pour essayer d'internationaliser cette mesure. Elles n'ont pas abouti, et c'est pour cette raison que notre flotte est « handicapée ». La quatrième conférence maritime réunie à Genève par le B. I. T. n'a guère contribué à avantager notre marine marchande car si elle a bien admis la journée de 8 heures, elle adopte la semaine de 56 heures. D'autre part elle autorise dans certains cas le recours à des heures additionnelles jusqu'à concurrence de 64 heures par semaine. En face de ces mesures notre législation limite toujours la semaine à 48 heures. Or l'écart est important entre 48 et 64. Aussi, quand la convention de Genève sera ratifiée, ce qui n'est pas encore fait, nous nous trouverons dans une situation nettement désavantageuse : cette mesure entraînera un supplément de charge, pour notre marine marchande, qui en a déjà suffisamment, et contribuera à l'handicaper encore un peu plus dans la concurrence internationale. L'industrie des transports maritimes est peut-être la seule dans laquelle ce facteur joue à plein.

5° *La dévalorisation de la livre sterling, du dollar et des*

monnaies scandinaves équivalent, en dernier lieu, à l'institution d'une véritable prime au bénéfice des marines anglaise, américaine et scandinave. (La récente dévaluation du franc est venue atténuer cet inconvénient, mais il n'en était pas question en 1932, époque à laquelle M. Tasso indiquait les causes du mal).

En dehors de ces diverses raisons, M. Tasso remarque que la reconstitution de la flotte au lendemain de la guerre a coûté très cher et, alors qu'il aurait fallu pour compenser les dépenses faites que le trafic maritime s'amplifiât, il a au contraire diminué. La conclusion, c'est qu'il faut une aide à l'armement libre. « L'heure n'est pas aux formules doctrinaires » déclare M. Tasso. Il faut fournir du travail aux chômeurs et aux armateurs, et ainsi, par la *diminution du chômage* et le *réarmement des navires*, stimuler la *reprise du trafic maritime* : tel est le but de la proposition de loi de M. Tasso. Cette dernière a abouti à la loi du 12 juillet 1934, à l'étude de laquelle nous consacrons ce chapitre.

La loi du 12 juillet 1934 ne diffère pas beaucoup dans ses résultats des anciennes lois concernant le système des primes ; elle a pourtant des caractéristiques assez particulières.

Ce n'est pas seulement une loi à caractère économique, c'est aussi une loi à *caractère social*. Elle se préoccupe des accords intervenus entre marins et armateurs, des aspirations des organisations professionnelles et des données des contrats collectifs.

C'est une loi à *caractère temporaire*, on pourrait presque

dire une « loi de crise ». C'est une piqûre qui est faite au malade, en l'occurrence la marine marchande, pour le faire sortir du marasme dans lequel il est plongé et l'aider à reprendre son essor.

Enfin, et ceci est la grande innovation de la loi, les *ressources qu'elle nécessite ne grèveront pas le budget*. Il sera fait face aux dépenses qu'elle entraîne par une majoration de 4 % des droits de douane. En étudiant le détail de cette loi, il faut avoir toujours présent à l'esprit l'idée maîtresse qui lui sert de base : la diminution du chômage qui affecte si gravement les industries maritimes. Il nous semble plus clair, pour la compréhension de la loi, de diviser son étude en trois paragraphes :

1) Dans un premier paragraphe nous dirons quels sont les navires que la loi entend faire bénéficier de l'aide de l'Etat et quels sont ceux qu'elle a formellement exclus de ce bénéfice.

2) Dans un second paragraphe nous verrons à quelles conditions doit répondre le personnel du navire pour que la loi puisse recevoir son application.

3) Enfin nous étudierons quelle est l'assiette de l'allocation accordée, et quel est son montant.

§ 1. — NAVIRES VISÉS PAR LA LOI ET NAVIRES EXCLUS.

A. — *Navires visés.*

Il résulte de l'article 1^{er} de la loi que ce sont les navires

de commerce battant pavillon français, armés au long cours, au cabotage, à la navigation côtière ou à la grande pêche sous réserve qu'ils auront leur port d'attache en France, en Algérie, aux îles des Antilles françaises, à la Réunion et aux établissements français de l'Inde.

Quand les propriétaires de ces bâtiments seront des sociétés anonymes elles devront avoir dans leur conseil d'administration ou de surveillance une majorité de citoyens français. D'autre part, le Président du Conseil d'Administration et l'administrateur délégué ou le gérant devront être français. C'est la consécration du critérium moderne et logique de la nationalité des sociétés. La loi du 7 juillet 1934, communément appelée loi sur l'aide à l'armement libre, n'a pas donné de définition de l'armement libre. Elle se contente d'énumérer les navires qui sont appelés à bénéficier de l'allocation qu'elle prévoit. Par contre, elle énumère les navires qui n'auront jamais droit au bénéfice de la loi. Nous verrons qu'elle range parmi ces derniers les navires appartenant à une ligne subventionnée par l'Etat, les départements ou les communes. Or il est assez malaisé de déterminer tous les cas dans lesquels on peut dire qu'un navire est subventionné. La question délicate était de savoir si, juridiquement, l'existence d'une convention postale entre un navire libre et l'Etat, et la subvention qui en résulte, suffirait à faire exclure un tel navire du bénéfice de la loi. La question est importante car presque toutes les entreprises de navigation sont liées à l'Etat par une convention postale. Or la rémunération qui est

versée par l'Administration des Postes n'est en dernière analyse que la contre-partie de l'obligation qui incombe aux navires d'accepter les dépêches postales. Aussi, aux termes de l'article 8, « les allocations ne sont-elles pas exclusives de la rémunération du transport des dépêches postales ».

Nous pouvons faire entrer dans le domaine de ce premier paragraphe tout ce qui concerne la *construction* et la *réparation des navires*. Il faut penser que les chantiers de construction atteints par la crise et délaissés avant la loi de 1934 occupaient autrefois une situation importante dans notre économie nationale. Au moment de la discussion du projet de loi, il fallait empêcher que nous ne devenions complètement tributaires de l'étranger en matière de construction navale : aussi l'article 9 de la loi a-t-il réservé le maximum de travail, provoqué par la reprise du trafic maritime, aux ouvriers des chantiers français. Cet article oblige les entreprises d'armement qui auront reçu des allocations à remployer 20 % des allocations au tonnage et à la vitesse dont elles seront bénéficiaires à la construction de navires dans les chantiers français dans un délai de 5 ans. Toutefois cette obligation n'existe que si les allocations prévues ont atteint un minimum de 1 million de francs. C'est tout simplement, sous une forme différente et très ingénieuse, le rétablissement de l'ancien système des *primes à la construction*.

L'article 9 assimile à la construction du navire les travaux de transformation. Dans le cas où il serait impossible de faire

exécuter ces travaux en France en raison du prix trop élevé ou de la qualité inférieure de la marchandise visée sur le marché français, le Ministre de la Marine marchande pourra, après avis d'une commission spéciale, autoriser exceptionnellement, pour le remploi, la commande à l'étranger.

Cette commission sera composée d'un Conseiller d'Etat, d'un représentant du Ministre des Finances, d'un représentant du Ministre de la Marine marchande, d'un armateur et d'un constructeur désignés respectivement par leurs organisations professionnelles.

Si les entreprises d'armement n'ont pas remployé les 20 % prévus aux travaux dans ces conditions, elles devront rembourser au Trésor une somme égale à celle qui aurait dû être remployée. L'obligation prévue est donc sévèrement sanctionnée : si la construction n'est pas faite, l'entreprise perd automatiquement 20 % de son allocation.

La loi de 1934 fait ainsi d'une pierre deux coups : elle aide les navires français et les oblige eux-mêmes à stimuler la construction navale dans les chantiers français.

Il reste à savoir, pour apprécier l'efficacité de la loi, combien d'entreprises de navigation recevront plus d'un million de francs d'allocations et si le contrôle du montant de l'allocation et du remploi des 20 % sera strictement organisé.

*B. — Entreprises d'armement formellement exclues
du bénéfice de la loi.*

La loi ne se contente pas d'énumérer les navires bénéfi-

ciales des allocations qu'elle institue, elle indique aussi ceux qu'elle entend priver de son aide.

a) Ce sont d'abord les *navires appartenant à une ligne subventionnée* par l'État, les départements ou les communes. Ces navires reçoivent, en effet, une aide suffisante par la subvention qui leur est accordée : ils ne peuvent prétendre recevoir en outre une allocation qui est destinée aux navires libres.

b) Les armateurs qui affrètent directement ou indirectement des navires étrangers ne peuvent revendiquer le bénéfice de la loi pour les navires battant pavillon français qu'ils exploitent. Cette disposition a pour but de favoriser le plus possible l'emploi du pavillon français. Exception est faite pour les contrats d'affrètement en cours au 1^{er} mai 1934 mais « devant prendre fin un an après la mise en vigueur de la présente loi ». Cette disposition n'a qu'un intérêt historique. Autre exception si le Ministre de la Marine marchande accorde une dérogation.

Toutefois les armateurs affrétant des navires étrangers pour livrer à la France du matériel au titre des prestations en nature pourront bénéficier de l'allocation prévue.

c) Une autre disposition favorise la construction navale française en excluant du bénéfice de la loi les navires qui auraient été commandés dans les chantiers étrangers après le 1^{er} mai 1934 ou auraient été achetés d'occasion à l'étranger depuis cette date. Le texte prévoit une dérogation pour les unités de remplacement achetées à l'étranger et âgées de plus

de 5 ans. Pour éviter que notre flotte marchande ne soit dotée d'une série de vieux navires, achetés très bon marché à l'étranger pour bénéficier de la prime, la dérogation concerne aussi les navires âgés de plus de 5 ans et de moins de 15 ans. Enfin, il existe certains navires d'un modèle spécial qui sont construits et aménagés en vue d'un service déterminé et dont le type n'existe pas sur le marché français. Ces navires pourront être construits à l'étranger et bénéficieront malgré cela des allocations prévues par la loi. Une disposition contraire aurait abouti à priver notre flotte marchande d'un certain nombre d'unités qui lui sont indispensables.

d) La loi concerne les navires armés à la grande pêche, qui constituent eux aussi de l'armement libre. Toutefois, avec son souci d'éviter le cumul des allocations, elle exclut du bénéfice de son aide les navires armés à la grande pêche qui bénéficient déjà d'un encouragement. La loi du 12 avril 1932 complétée par le décret du 19 mai 1932 a, en effet, rétabli le système des primes sous forme de « primes à l'exportation des morues ». Cette loi comprend en outre des dispositions favorables au pavillon national. Par conséquent, les entreprises visées par la loi de 1932 ne peuvent prétendre bénéficier en sus des allocations prévues par la loi de 1934. La grande pêche bénéficie aujourd'hui de primes à l'exportation et de primes à l'armement. Elle est suffisamment protégée.

e) « Les navires dont la jauge brute totale est inférieure à 25 tonneaux ».

f) « Les bâtiments de toute nature qui naviguent habituellement, quel que soit leur mode d'armement, dans les ports et rades ».

§ 2. — CONDITIONS RELATIVES AU PERSONNEL DU NAVIRE.

Il résulte de l'esprit même de la loi, dont le principal but est de diminuer le chômage dans la marine marchande, que le personnel employé doit être français.

Aux termes de l'article 1^{er}, alinéa 2, les navires bénéficiaires « devront être armés au départ d'un port de France, d'Algérie, des îles des Antilles françaises, de la Réunion et des établissements français de l'Inde, par des états-majors et des équipages ne comprenant aucun étranger ». C'est donc un système très strict : il n'est plus question ici des 3/4 de l'équipage : c'est tout le personnel naviguant, tout le personnel appelé à l'exploitation du navire qui doit être français.

La loi prévoit pourtant qu'un décret ultérieur permettra des dérogations selon la nature de la navigation pratiquée.

Cette restriction était indispensable : certaines navigations nécessitent un personnel indigène et l'on sait que les chauffeurs en Mer Rouge sont presque toujours des Arabes.

Il a fallu ensuite favoriser les syndicats, les associations de marins, et les associations des cadres de la marine marchande. Aussi la loi a-t-elle prévu que les allocations ne

seraient servies qu'aux compagnies ayant des accords avec leur personnel, à condition qu'elles respectent les clauses des contrats collectifs. De même « pour bénéficier des allocations les entreprises d'armement devront avoir sur leurs navires des Etats-majors bénéficiant des soldes résultant soit d'accord entre les organisations professionnelles... soit, à défaut d'accord, de l'arbitrage dans les conditions prévues par la loi du 29 juillet 1909 » (art. 5, al. 2). Toutefois il résulte du dernier alinéa de l'article 5 que pendant une période n'excédant pas 3 mois à compter de la promulgation de la loi ces prescriptions pourront n'être pas respectées. Il a fallu laisser le temps au personnel de faire valoir ses revendications et aux armateurs de les accepter en faisant valoir les leurs.

Une trop grande précipitation aurait eu une influence néfaste sur la bonne marche du service de la marine marchande.

Nous avons ainsi déterminé les navires et le personnel appelés à bénéficier de l'allocation, mais nous n'avons pas dit en quoi consistait cette allocation et quel est son montant. C'est là une question assez complexe car le principe posé par la loi est sujet à de nombreuses modifications. La loi prévoit tout un système de majorations et de coefficients qui pourront peut-être donner lieu en pratique à certaines difficultés d'application. La seule excuse de la loi en la matière c'est qu'elle est temporaire et qu'il a fallu étudier et

modifier la dose à faire prendre au malade suivant le degré et les phases de la maladie.

§ 3. — ASSIETTE ET MONTANT DES ALLOCATIONS.

Aux termes de l'article 1^{er} primitif, les allocations aux entreprises de navigation devaient être versées sur la *base des salaires du personnel* naviguant, du tonnage de jauge brute et dans certains cas de la vitesse des navires. Le calcul de l'allocation d'après le montant du salaire de l'ouvrier est apparu tout à fait défectueux : le marin se serait imaginé que son salaire lui était payé par l'Etat et il en aurait profité pour demander des augmentations. Or ce n'était pas le moment de grever le budget des armateurs en augmentant les salaires des marins. Sur la demande du Sénat, on a donc supprimé dans la proposition de loi définitive tout ce qui avait trait au salaire du personnel et la loi de 1934 ne tient compte que du tonnage et de la vitesse des navires, à condition que les salaires soient homologués par les contrats collectifs. L'allocation basée sur le tonnage est attribuée *par jour d'armement administratif*. Le taux de cette allocation est ainsi fixé par l'article 2.

Navires à vapeur et à moteur.

30 centimes par tonneau de jauge brute totale, jusqu'à 500 tonneaux inclus.

25 centimes par tonneau de jauge brute totale, en sus de 500 à 1.000 tonneaux inclus.

20 centimes par tonneau de jauge brute totale, en sus de 1.000 à 3.000 tonneaux inclus.

17 centimes par tonneau de jauge brute totale, en sus de 3.000 à 5.000 tonneaux inclus.

14 centimes par tonneau de jauge brute totale, en sus de 5.000 à 10.000 tonneaux inclus.

10 centimes par tonneau de jauge brute totale, au-dessus de 10.000 tonneaux.

Navires à voile.

20 centimes par tonneau de jauge brute totale, jusqu'à 1.000 tonneaux inclus.

10 centimes par tonneau de jauge brute totale, en sus de 1.000 à 2.000 tonneaux inclus.

4 centimes par tonneau de jauge brute totale, au-dessus de 2.000 tonneaux.

L'allocation basée sur le tonnage est majorée de :

10 % pour les navires ayant réalisé aux essais, à demi-charge, une vitesse de 12 à 14 nœuds inclus, et 30 % pour les navires à passagers de même vitesse ;

30 % pour les navires ayant réalisé à ces essais une vitesse de 14 à 16 nœuds inclus et 50 % pour les navires à passagers de même vitesse ;

60 % pour les navires ayant réalisé à ces essais une vitesse de 16 à 19 nœuds inclus ;

90 % pour les navires ayant réalisé à ces essais une vitesse de 19 à 23 nœuds inclus ;

120 % pour les navires ayant réalisé à ces essais une vitesse inférieure à 23 nœuds.

On voit donc que la loi fait dépendre l'allocation du tonnage et de la vitesse, mais ce n'est pas tout. Il faut encore que le navire ait réalisé un certain parcours. Nous lisons dans l'article 2 en propres termes :

« Toutefois le droit aux allocations ci-dessus est acquis *exclusivement* aux navires qui justifient, pour chaque jour d'armement administratif entre la date d'armement du rôle et celle de son désarmement, d'un parcours moyen correspondant au moins à :

1° 90 milles pour les navires à vapeur ayant réalisé aux essais à demi-charge une vitesse de 14 nœuds et au-dessus ;

2° 85 milles pour les navires à vapeur ayant réalisé aux essais à demi-charge une vitesse de 12 à 14 nœuds ;

3° 65 milles pour les navires à vapeur ayant réalisé aux essais, à demi-charge, une vitesse de 11 à 12 nœuds ;

4° 55 milles pour les navires à vapeur ayant réalisé aux essais, à demi-charge, une vitesse inférieure à 9 nœuds ;

5° 35 milles pour les navires à voiles et les cargos ayant réalisé, en demi-charge, une vitesse inférieure à 9 nœuds ».

La loi spécifie que, pour établir ce parcours moyen, il ne sera pas tenu compte des jours pendant lesquels le navire aura été immobilisé par cas de force majeure. Enfin elle renferme une disposition relative au cabotage international

et les navires n'ayant pas dépassé à l'est le douzième degré de longitude du méridien de Paris.

« Les chiffres relatifs au calcul des milles sont réduits de deux cinquièmes pour les voyages effectués dans les limites du cabotage international et de trois cinquièmes pour les navires qui n'ont pas dépassé à l'est, le douzième degré de longitude du méridien de Paris ».

Il a fallu ensuite favoriser les navires qui auront été réarmés depuis la promulgation de la loi. Tel est le but de l'article 3. Les allocations prévues seront majorées de 50 % pour ces navires, à condition cependant qu'ils aient été désarmés pour inutilisation à la date du 1^{er} mai 1934 et que pour l'entreprise d'armement intéressée le tonnage total maintenu en service pendant 6 mois au moins ait été supérieur d'une quantité au moins égale au tonnage du navire réarmé par rapport à celui qui se retrouvait armé au 1^{er} mai 1934.

Cette majoration sera appliquée aux navires pendant une année à compter de leur réarmement.

Après avoir déterminé ce que devaient être les allocations normales, la loi prévoit le cas où ces allocations pourront être majorées. A cet effet, elle affecte d'un certain coefficient les allocations à allouer aux navires faisant un trafic qu'il faut protéger d'une façon particulière. Ces coefficients sont les suivants (art. 6).

« Trafic protégé par le monopole du pavillon. Entre la France et l'Algérie aucune allocation.

Cabotage français : coefficient 1 pour les 250 premiers tonneaux des navires ; 0,50 pour les tonneaux de 250 à 500 ; néant pour les tonneaux au-dessus de 500 ;

Trafic entre la métropole et la Tunisie : 0,85 ;

Trafic entre la France et les ports de la mer noire : 2 ;

Trafic entre l'Europe et la côte de l'Amérique du Sud ou l'Afrique occidentale française ou l'Afrique équatoriale française : 1,20.

Ce dernier coefficient est porté à 2 pour les navires ayant donné aux essais à demi-charge une vitesse d'au moins 17 nœuds ».

Il s'agit maintenant de savoir où l'on trouvera les fonds nécessaires à une aide de ce genre.

C'est qu'en effet dans un temps où la crise sévit, il semble assez paradoxal de réclamer au Parlement des subventions et des aides pécuniaires dont les conséquences seraient d'aggraver le déficit d'un budget déjà compromis.

On ne peut donc ici faire appel aux ressources normales du budget. D'autre part, la marine marchande a souffert de la politique protectionniste. En tenant compte de ces deux considérations la loi de 1914 trouve un système nouveau pour procurer des fonds aux industries maritimes : elle majore les droits de douane de 4 %. Cette majoration est infime car elle affecte le droit de douane lui-même et non la valeur de la marchandise frappée. Par conséquent, sans grever le budget, elle ne diminue pas les importations

et n'a aucune conséquence néfaste sur les accords commerciaux en vigueur.

D'autre part, ce taux de 4 % est une moyenne générale. Certaines marchandises pourront être taxées plus fortement, d'autres moins, d'autres pas du tout (1). Dans le cas où la majoration dépasserait annuellement 140 millions de francs le gouvernement devra reviser semestriellement les pourcentages de majoration.

Ces chiffres ont été calculés pour permettre la constitution d'une somme de 150 millions. Ce chiffre correspondait au résultat d'une enquête effectuée en août 1933. Si le produit de la taxe dépasse ce chiffre les pourcentages de majoration seront révisés semestriellement. Dans le cas contraire, on réduira les allocations proportionnellement à l'insuffisance de la surtaxe douanière.

(1) « Sont exemptées de la majoration de 4 % les importations des produits ci-après : boyaux secs ou salés, fromages, légumes secs, graines à semencer de betteraves, bois équarris ou sciés, houblon, pâtes de cellulose, médicaments composés, fils de rayonne en canettes, roquets, fuscaux, papier autre que de fantaisie, destiné à l'impression des journaux, machines à coudre, machines dynamo électriques et transformateurs industriels à sec ou immergé, appareils de télégraphie et de T. S. F., machines frigorifiques domestiques, pièces détachées de machines en fer ou en acier, ouvrages en nickel et nickelés, ouvrages en caoutchouc, chapes, chambres à air ou pneumatiques » (Décret du 10 août 1934).

D'autre part il y a lieu de noter avec le Conseil national économique que les droits de douane frappant certaines marchandises ne supportent pas intégralement la majoration. La partie des droits ainsi exonérés représente pour les cafés (décret du 14 novembre 1935) 8.194.000 francs et pour les corps gras (décret du 27 mai 1935) 21.413.000 francs.

Enfin les surtaxes de provenance et les surtaxes de change, dont le produit est liquidé avec les droits de douane proprement dits, sont également affranchies de toute majoration au titre de la loi Tasso. Leurs produits respectifs se sont élevés en 1935 à 27.247.083 et à 9.501.970 francs.

La loi de 1934 est applicable à l'Algérie, aux colonies des Antilles, de la Réunion et aux établissements français de l'Inde.

(Voir en annexe le décret du 6 novembre 1934 portant application de la loi du 12 juillet 1934).

CHAPITRE V

Les modifications apportées à la loi du 12 juillet 1934.

La première modification apportée à la loi du 12 juillet 1934 a eu pour but de combler une lacune. Les navires dont le port d'attache n'est pas compris dans l'énumération de l'article 1^{er}, paragraphe 2 de la loi Tasso, sont exclus du bénéfice de la loi. Or, en raison de l'infime trafic commercial de Saint-Pierre et Miquelon, les auteurs du projet de loi avaient omis de faire rentrer ce port dans l'énumération de la loi de 1934. La Chambre a comblé cette lacune en votant, le 13 décembre 1935, la proposition de loi suivante :

« Les dispositions de la loi du 12 juillet 1934 sont applicables aux navires immatriculés ou ayant leur port d'attache à Saint-Pierre et Miquelon ».

Après le rapport de M. Camas, sénateur (13 février 1936), le Sénat a voté le projet.

Parmi les principaux traits qui nous ont permis de caractériser la loi Tasso, nous avons mentionné sa courte application dans le temps. Elle devait venir à expiration en août 1936. Or, il résulte des rapports parlementaires que les mesures de protection instituées par elle avaient fait preuve d'efficacité, et ne sauraient être supprimées sans péril pour l'industrie des transports maritimes. Aussi, dès le début de

1936, les pouvoirs publics se sont-ils préoccupés de proroger les effets de la loi Tasso jusqu'à la fin de l'année. Les circonstances économiques n'ayant guère changé et les nations étrangères étant toutes venues en aide à leur armement, il était nécessaire de continuer la politique instituée par la loi Tasso. L'Allemagne, l'Italie, la Belgique et la Hollande continuent à appliquer cette politique économique. D'autre part, tous les arguments invoqués avant le vote de la loi de 1934 conservent leur valeur. Dans ces conditions, il était logique de proroger la loi de 1934, cette prorogation n'entraînant aucune charge financière nouvelle et n'affectant ni la Trésorerie ni le budget.

Enfin, en dehors des anciens arguments d'un ordre général, il était possible d'en invoquer un nouveau. En raison des décrets-lois de 1935, le total des allocations, que la loi avait estimé devoir être de 140 millions de francs, chiffre jugé nécessaire au renflouement de la flotte marchande, ne fut en 1935 que de 103 millions. Ainsi les allocations prévues n'ont pu être payées aux intéressés qu'à concurrence de 70 %. D'où la nécessité de proroger la loi de 1934. Tel est l'objet de la loi du 28 mars 1936 dont la teneur suit :

« La loi du 12 juillet 1934 portant mesures de protection en faveur de la marine marchande est prorogée à compter du 12 août 1936, date d'expiration de ladite loi, jusqu'au 31 décembre 1936 ».

Enfin l'article 79 de la loi de finances de 1937 a prorogé les dispositions de la loi Tasso jusqu'au 31 décembre 1937. La

marine marchande est donc encore, à l'heure actuelle, sous le régime de la loi Tasso. Mais la modification de beaucoup la plus importante à la loi Tasso résulte de la loi du 26 août 1936. Pourquoi cette loi de 1936 ? Son vote a été nécessité par plusieurs raisons dont la principale, qui est visée par l'article 1^{er} de la loi elle-même, résulte des suppléments de charges incombant à la marine marchande depuis la mise en application de la législation sociale de juin 1936. Mais ce n'est pas tout. Les anciens auteurs, quand ils traitaient des questions relatives à la marine de commerce, rangeaient les grèves dans l'industrie maritime parmi les fléaux les plus redoutables qui pouvaient s'abattre sur elle. Et pourtant il s'agissait là de grèves de faible importance si on les compare à celles qui ont sévi en 1936 et dont les industries de l'armement et de la construction navale ont été le théâtre. S'il était juste de considérer autrefois les grèves comme génératrices d'un supplément de charges pour les armateurs, à plus forte raison faut-il admettre que ces manifestations, en augmentant d'amplitude, ont accentué leurs néfastes conséquences. Il y a là un motif récent de continuer l'aide de l'Etat à l'armement. Dans la séance du 24 juillet 1936, M. Tasso, en réponse à M. Guérin, député, exposait à la Chambre les raisons qui militaient en faveur de l'accentuation de l'intervention de l'Etat en faveur de l'armement libre. A ce propos, il critique les personnes qui prétendent attribuer à la journée de 8 heures les charges nouvelles qui pèsent sur la marine marchande, et s'appuyant sur la statis-

tique, il évalue ces charges à 12 ou 15 millions de francs. Ce chiffre, dit-il en substance, est négligeable, si on le compare à celui qui représente les charges qui grèvent notre flotte de commerce en raison de la dévaluation de la livre par exemple. Il évalue ces dernières à 600 ou 700 millions de francs par an, les frets étant évalués en livres, monnaie internationale. Cet argument a beaucoup moins de valeur aujourd'hui, en ce qui concerne la dévaluation de la livre, du fait de la dévaluation postérieure du franc.

Que se passe-t-il, en effet ? S'il est vrai que les frets sont évalués en livres (ce qui n'est pas vrai dans le petit cabotage ni en général dans le cabotage national, ni dans les rapports de la métropole avec les colonies et ce trafic a quand même une certaine importance !) les armateurs français vont y trouver leur avantage. Pour la même somme qui leur est payée en monnaie anglaise ils obtiendront plus de « francs ». A ce point de vue, par conséquent, la marine marchande n'a pas à se plaindre de la dévaluation de la monnaie nationale. Mais il n'est guère possible de prétendre invoquer cet argument en faveur de la justification de la loi de 1936.

La véritable cause de l'élaboration de cette loi, c'est l'application de la législation sociale de juin 1936. Les effets de cette législation ont nettement contribué à remettre la marine marchande en position d'infériorité dans la concurrence internationale puisque *les charges pesant sur les armateurs ont augmenté*, dès sa mise en vigueur, de 40 %.

Travail moindre, charges plus lourdes, tel est le bilan né-

gatif des lois sociales de 1936, dont nous reconnaissons par contre la nécessité à bien des points de vue.

Le seul reproche que l'on puisse faire aux auteurs des lois sociales, si l'on admet cette protection de tous les instants, c'est de n'être intervenu qu'en faveur des ouvriers et des marins sans venir au secours des armateurs et employeurs. C'est du reste là un mauvais calcul : les employés ressentiront le contre-coup de la situation difficile faite aux armateurs. Ces derniers ont fait entendre leurs revendications. Ils étaient assez puissants pour que l'Etat y fasse droit. D'où la loi du 26 août 1936.

M. Tasso a fourni une autre justification à cette loi de 1936, la même qui avait été fournie en faveur de la loi du 28 mars de la même année : la loi de 1934 avait évalué à 140 millions la somme nécessaire pour rendre à la marine marchande sa prospérité perdue. En raison des décrets-lois de 1935 et de la législation sociale, cette somme qui n'était considérée que comme un minimum indispensable, n'a pas été atteinte, tant s'en faut. Il a manqué 45 millions. Il faut donc intervenir à nouveau, afin de procurer à la flotte de commerce ces 45 millions. Il faut d'autre part compenser les suppléments de charges qui pèsent sur les armateurs. Le tout est évalué à 110 millions et le but de la loi de 1936 est de procurer à qui de droit cette somme.

Aux termes de l'article 1^{er}, alinéa 2 de cette loi, la liquidation des dépenses supplémentaires des entreprises d'arme-

ment sera soumise à des vérifications spéciales d'un contrôle financier.

Pour les compagnies subventionnées ce contrôle financier et cette vérification des comptes dérivent des conventions auxquelles sont soumises les compagnies.

Pour les entreprises libres les « justifications seront vérifiées par les administrations de l'Inscription maritime et des Finances dans *des conditions à déterminer par décret* ».

Ce décret n'est jamais intervenu et c'est un véritable scandale. Voilà une loi qui va venir à expiration le 31 mars 1937, sans que la justification susvisée ait été fournie.

La loi détermine ensuite comment seront répartis les 110 millions prévus : 50 pour l'armement libre et 60 pour les compagnies subventionnées (en fait pour la Compagnie Générale Transatlantique).

En ce qui concerne les conditions dans lesquelles ces subventions seront attribuées les modalités ne sont pas les mêmes selon qu'il s'agit des compagnies subventionnées ou des compagnies libres :

1° *Pour les compagnies subventionnées*, c'est très simple. Un décret a été pris le 18 septembre 1936 pour déterminer les conditions applicables à ces compagnies. Ce décret décide que « les acomptes payables à ces compagnies seront fixés après avis du rapporteur de la Commission de vérification des comptes existant auprès de chaque compagnie ».

2° *Pour les compagnies libres*, le décret du 18 septembre, qui a été pris en application de la loi du 26 août 1936, établit

une réglementation particulière : « il sera accordé aux dites compagnies de navigation, pour compter du 15 juin 1936, à titre d'acompte sur les sommes destinées à leur revenir, et en supplément aux allocations acquises au titre de la loi du 12 juillet 1934, une somme égale à 40 % desdites allocations, calculées dans les conditions fixées à l'article 2 de la loi du 12 juillet 1934 et affectées dans tous les cas du coefficient 1 ».

Ce qui signifie pratiquement que, connaissant la somme due aux compagnies libres d'après les allocations qui leur sont attribuées par la loi de 1934, on leur avancera 40 % des sommes qu'elles ne devraient toucher que plus tard.

En dernier lieu, la loi du 26 août 1936, dans son article 4, modifie le deuxième alinéa de l'article 6 de la loi du 12 juillet 1934.

Ce deuxième alinéa est remplacé par :

« Trafic protégé par le monopole de pavillon :

« Cabotage français :

Coefficient 1 : pour les 1.500 premiers tonneaux.

— 0,50 : pour les tonneaux de 1.500 à 2.000.

— néant : pour les tonneaux au-dessus de 2.000.

Pour les navires au cabotage national ou à la navigation côtière faisant un service régulier, le nombre de milles exigés à l'article 2 pourra être réduit sur autorisation du Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine marchande ».

Le même article ajoute au trafic prévu à l'article 6 de la loi de 1934 entre la France et les ports de la Mer Noire, *les ports russes de la Mer Baltique.*

Enfin le même article 6 prévoyait l'augmentation du coefficient 1,20, prévu à l'avant-dernier alinéa, jusqu'à 2. Ce coefficient est porté par le décret du 18 septembre 1936 à 3.

Que faut-il penser de cette loi du 26 août 1936 ?

Elle est le contre-coup indispensable des mesures instituées par la législation sociale de 1936. Le législateur prétend d'autre part assurer la stricte application de la loi Tasso en faisant donner réellement à l'armement la somme qui avait été déclarée indispensable à la reprise de son activité et que les décrets-lois de 1935 avaient fortement entamée.

Elle est toutefois trop timide ; elle ne réussit pas à payer la moitié des charges qui pèsent encore sur l'armement. Et d'autre part elle est temporaire : prévue d'abord comme devant s'appliquer jusqu'au 31 décembre 1936, elle a été prorogée par la loi de finances jusqu'au 31 mars 1937.

Après cette date rien n'indique dans quel sens s'orientera la politique gouvernementale vis-à-vis de l'armement.

CONCLUSION

La loi Tasso reçoit toujours son application puisque ses effets ne viennent à expiration qu'à la fin de l'année, aussi semble-t-il prématuré de se prononcer dès maintenant sur l'efficacité des mesures qu'elle établit.

Le législateur s'est montré timide, beaucoup moins courageux que le législateur des primes (1). Il n'a pas sauvé la marine marchande, il n'est même pas prouvé qu'il ait réussi à empêcher le mal d'empirer.

Pour apprécier la valeur de la loi nous considérerons les trois chefs de déséquilibre que nous indiquions comme étant les manifestations de la crise : le *désarmement*, le *cours des frets* et l'*importance du trafic*.

Puis nous situerons la marine marchande française sur le plan international et nous verrons quelle place elle occupe parmi les flottes de commerce étrangères.

1) *Le désarmement*. — L'état du tonnage désarmé est devenu moins mauvais après la loi de 1934. Voici les chiffres :

(1) "Sémaphore" du 2 août 1934.
G. Ripert "Les Allocations à l'armement libre et la loi du 12 juillet 1934".

1935. —	Tonnage brut. —
15 Janvier	480.039 tx.
15 Avril	405.136 tx.
15 Juillet	453.861 tx.
15 Octobre	502.340 tx.

1936. —	Tonnage brut. —
15 Janvier	462.370 tx.
15 Avril	372.867 tx.
15 Juillet	394.006 tx.
15 Octobre	315.243 tx.
1 ^{er} Décembre	294.966 tx.

1937. —	Tonnage brut. —
15 Janvier	250.928 tx.

Du point de vue national ces chiffres sont satisfaisants. Mais il ne faut pas oublier que l'entrée en service du paquebot *Normandie* a dissimulé une part importante de diminution de tonnage, en apportant d'un seul coup ses 82.799 tx. bruts.

2) *Le cours des frets et le trafic.*

En 1934 le total des marchandises embarquées et débarquées dans les ports français (en déduisant le cabotage national) s'est élevé à 41.500.000 tonnes contre 41 millions de tonnes en 1933.

En 1935 ce total a baissé très légèrement : il est revenu à 40 millions de tonnes. Mais alors que la part du pavillon

français dans l'ensemble des transports était en 1934 de 27,3 %, elle est devenue en 1935 de 28 %.

L'indice des frets est resté à peu près stationnaire en 1934. Au début de 1935 il a baissé et au milieu de l'année il a remonté. Cette dernière variation est due à la guerre italo-éthiopienne. En effet, ce sont des navires français qui ont remplacé les navires italiens réquisitionnés.

Voici les chiffres donnés par la Chamber of shipping (base : année 1920=100).

1934.

Janvier	81,37
Février	81,24
Mars	78,03
Avril	75,60
Mai	76,45
Juin	73,59
Juillet	79,02
Août	86,62
Septembre	88,38
Octobre	83,85
Novembre	83,68
Décembre	80,77

La moyenne de 1934 est de 80,6 au lieu de 77,5 en 1933.

1935.

Janvier	79,35
Février	73,59

1935 (suite).

Mars	75,60
Avril	77,61
Mai	76,62
Juin	75,90
Juillet	79,40
Août	78,25
Septembre	80,13
Octobre*	93,97
Novembre	89,74
Décembre	96,11

Moyenne de 1935 : 81,07.

1936.

Janvier	90,64
Février	84,02 (1)
Mars	89,19
Avril	85,81
Mai	88,46
Juin	87,86
Juillet	88,42
Août	93,85
Septembre	103,76
Octobre	110,73
Novembre	111,41
Décembre	135,51

Moyenne 1936 : 96,50.

(1) Tous les chiffres qui suivent sont donnés par le " Journal of Commerce Liverpool " du 13 février 1937.

1937.

Janvier 139,49

Le trafic s'est élevé en 1934 :

à *Suez* : de 26.915.000 t. en 1933 à 28.448.000 t.

à *Panama* : de 21.146.000 t. en 1933 à 25.901.000 t.

En 1935 le trafic est de nouveau en baisse à *Suez* :
24.701.000 t.

De ces considérations statistiques il ressort que la situation n'est pas meilleure mais qu'elle n'est pas devenue aussi mauvaise qu'on aurait pu le croire. Ce ralentissement de la chute est dû à l'aide apportée à l'armement par la loi Tasso.

Toutefois il ne faut pas se dissimuler la gravité de l'heure. Malgré ces mesures de protection le déficit de la balance commerciale est énorme : il était de 1.546 millions de francs (Auriol) en janvier 1937 alors qu'il n'était que de 811 millions de francs (Poincaré) en janvier 1936, et de 504 millions 1/4 de francs (Poincaré) en 1935.

Si l'on se place maintenant sur le plan international la situation est très différente. C'est qu'en effet, alors que notre activité maritime est extraordinairement ralentie, celles des autres nations augmente d'une façon considérable (1).

(1) Le gouvernement turc, lui-même vient de faire un gros effort en faveur de sa marine marchande. 14 navires seront construits sur les chantiers allemands au prix de 10 millions de livres turques (1.000.000 £). Le gouvernement va, en outre, restaurer l'ancien arsenal de la Corne d'Or, à Constantinople.

Or quand on traite des questions intéressant la marine marchande il faut nécessairement se placer sur le plan international : peu importe que l'aspect national soit moins mauvais, il faut placer l'institution dans le cadre de l'activité qui la caractérise. Cette activité est internationale et c'est pourquoi la situation devient alarmante et l'on a pu dire, avec raison, que nous assistions en ce moment à « l'agonie de notre marine marchande » (1).

Au point de vue international, en effet, l'année 1936 a été une bonne année pour les industries maritimes : le trafic a augmenté, les frets ont été en hausse et on a pu constater une reprise d'activité de la construction navale. Le tonnage mondial a augmenté de 263.800 tonnes.

Il était de 64.800.000 tx. en juin 1935 et de 65.063.800 tx. en juin 1936 (2).

Quant au tonnage désarmé il a diminué de plus d'un million de tonneaux, soit :

4.785.000 tx. le 31 décembre 1935.

3.704.000 tx. à la fin de 1936.

Il en est autrement en France : le tonnage désarmé a bien diminué, comme nous l'avons indiqué, dans des proportions satisfaisantes, mais le tonnage total s'est effondré

(1) Consulter à ce sujet un très intéressant article de M. Marcel Chaminaud dans l' " Ami du Peuple " du 13 avril 1937, intitulé : " L'Agonie de notre marine marchande ".

(2) Rapport sur l'exercice 1936 présenté au nom du Conseil d'Administration du Comité central des Armateurs de France par M. J. Marchegay, secrétaire général, à l'Assemblée générale du 9 mars 1937.

de 100.000 tx. en 1936. (3.052.000 tx. au 1^{er} janvier 1936 contre 2.951.000 tx. à la fin de l'année).

Et même le tonnage désarmé n'a pas beaucoup diminué à côté des tonnages désarmés étrangers.

Si l'on considère enfin la construction navale la situation devient tout à fait critique : le tonnage en construction s'élevait le 31 décembre 1936 à 66.000 tx., c'est-à-dire à peine 3 % du tonnage en construction dans le monde !

Autant dire que la situation est plus que désespérée. La marine marchande est une industrie très particulière : les périodes de dépression sont longues et les périodes de prospérité sont courtes mais soudaines. Il faut se tenir prêt à y faire face. C'est ce que les gouvernements des principales puissances maritimes ont compris en prenant des mesures énergiques pour développer leur marine marchande. C'est malheureusement ce que les pouvoirs publics n'ont pas encore compris en France.

Le résultat c'est que les flottes de commerce étrangères redeviennent prospères alors que la marine marchande française végète lamentablement en proie à une longue agonie. Les lois de 1934 et de 1936, mesures extrêmement timides, si elles empêchent la disparition de notre marine marchande, ne font que prolonger son agonie et donner au monde un triste spectacle.

Si nous nous reconnaissons incapables d'entretenir une flotte de commerce, il faut supprimer la marine marchande,

mais puisque nous reconnaissons la nécessité d'en avoir une il faut la défendre.

D'autre part, la loi Tasso est une mesure temporaire qui vient à expiration le 31 décembre 1937. A cette date, elle sera sans doute prorogée. Mais ce ne sont là que des expédients qu'il faudra tôt ou tard abandonner, soit pour revenir à un régime de liberté économique, ce qui impliquerait un bouleversement total de l'économie mondiale contemporaine, soit au contraire pour établir un régime protecteur, analogue à l'ancien système des primes.

Vu :

Le Président de la Thèse,
G. RIPERT.

Vu :

Le Doyen,
Edgar ALLIX.

Vu et permis d'imprimer :

Le Recteur de l'Académie de Paris,
S. CHARLÉTY.

ANNEXES

LOI DU 12 JUILLET 1934.

portant création de mesures de protection en faveur de la Marine Marchande, en vue de diminuer le chômage qui frappe gravement la flotte de commerce française, les marins français ainsi que les travailleurs des industries maritimes, des établissements maritimes et des ports (1).

Article premier. — Les Entreprises armant des navires de commerce sous pavillon français au long-cours, au cabotage, à la navigation côtière, ainsi que les Entreprises armant des navires à la grande pêche *recevront*, en vue de provoquer l'utilisation des effectifs réduits au chômage et le réarmement des navires de la flotte commerciale française, *une allocation* calculée d'après le tonnage de jauge brute et susceptible d'être majorée en tenant compte de la vitesse, dans les conditions définies ci-après.

Les entreprises d'armement ne bénéficiant des dispositions de la présente loi qu'à raison de ceux de leurs navires, visés à l'alinéa ci-dessus, qui ont leur port d'attache en France, en Algérie, aux îles des Antilles françaises, à la Réunion et aux ports des établissements français de l'Inde ; ces navires devront être armés, au départ d'un port de France, d'Algérie, des îles des Antilles françaises, de la Réunion et des établissements français de l'Inde par des états-majors et des équipages ne comprenant aucun étranger, sauf dérogations justifiées dans les conditions déterminées par décret, suivant la nature de la navigation pratiquée.

Art. 2. — L'allocation basée sur le tonnage, prévue par l'article 1^{er}, est attribuée par jour d'armement administratif et par tonneau de jauge brute. Le taux de cette allocation est :

Navires à vapeur et à moteur.

30 centimes par tonneau de jauge brute totale jusqu'à 500 tonneaux inclus.

(1) *Journal Officiel* du 13 juillet 1934, p. 7.059.

25 centimes par tonneau de jauge brute totale en sus de 500 à 1.000 tonneaux inclus.

20 centimes par tonneau de jauge brute totale en sus de 1.000 à 3.000 tonneaux inclus.

17 centimes par tonneau de jauge brute totale en sus de 3.000 à 5.000 tonneaux inclus.

14 centimes par tonneau de jauge brute totale en sus de 5.000 à 10.000 tonneaux inclus.

10 centimes par tonneau de jauge brute totale au-dessus de 10.000 tonneaux.

Navires à voile.

20 centimes par tonneau de jauge brute totale jusqu'à 1.000 tonneaux inclus.

10 centimes par tonneau de jauge brute en sus de 1.000 à 2.000 tonneaux inclus.

4 centimes par tonneau de jauge brute totale au-dessus de 2.000 tonneaux.

L'allocation basée sur le tonnage est majorée de :

10 % pour les navires ayant réalisé aux essais, à demi-charge, une vitesse de 12 à 14 nœuds inclus, et 30 % pour les navires à passagers de même vitesse ;

30 % pour les navires ayant réalisé à ces essais une vitesse de 14 à 16 nœuds inclus et 50 % pour les navires à passagers de même vitesse.

60 % pour les navires ayant réalisé à ces essais une vitesse de 16 à 19 nœuds inclus.

90 % pour les navires ayant réalisé à ces essais une vitesse de 19 à 23 nœuds inclus.

120 % pour les navires ayant réalisé à ces essais une vitesse supérieure à 23 nœuds.

Toutefois, le droit aux allocations ci-dessus est acquis exclusivement aux navires qui justifient, pour chaque jour d'armement administratif entre la date d'armement du rôle et celle de son désarmement, d'un parcours moyen correspondant au moins à :

1° 90 milles pour les navires à vapeur ayant réalisé aux essais, à demi-charge, une vitesse de 14 nœuds et au-dessus ;

2° 85 milles pour les navires à vapeur ayant réalisé aux essais, à demi-charge, une vitesse de 12 à 14 nœuds ;

3° 65 milles pour les navires à vapeur ayant réalisé aux essais, à demi-charge, une vitesse de 11 à 12 nœuds ;

4° 55 milles pour les navires à vapeur ayant réalisé aux essais, à demi-charge, une vitesse de 9 à 11 nœuds ;

5° 35 milles pour les navires à voiles et pour les cargos ayant réalisé, en demi-charge, une vitesse inférieure à 9 nœuds.

Les jours pendant lesquels le navire sera immobilisé par cas de force majeure n'entreront pas en compte pour établir le parcours moyen sus-visé.

Les chiffres relatifs au calcul des milles sont réduits de deux-cinquièmes pour les voyages effectués dans les limites du cabotage international et de trois-cinquièmes pour les navires qui n'ont pas dépassé, à l'est, le douzième degré de longitude du méridien de Paris.

Les conditions de parcours moyen prévues au présent article ne sont pas exigées de navires de grande pêche.

Art. 3. — Les allocations au tonnage et à la vitesse prévues à l'article 2 ci-dessus seront majorées de 50 % en ce qui concerne les navires armés à partir de la promulgation de la présente loi, à condition cependant que ces navires se soient trouvés en position de désarmement pour inutilisation à la date du 1^{er} mai 1934, et qu'au surplus, l'entreprise d'armement intéressée maintienne armé pendant une durée minimum de six mois un tonnage supérieur à celui qui se trouvait armé au 1^{er} mai 1934 d'une quantité au moins égale au tonnage du navire réarmé.

La majoration prévue à l'alinéa précédent sera appliquée aux navires pendant une année à compter de leur réarmement.

Toutefois, au cas où la même entreprise d'armement aurait désarmé un tonnage moindre que le tonnage réarmé, la majoration ne serait calculée que sur la différence.

Art. 4. — Les allocations au tonnage et à la vitesse prévues par la présente loi sont soumises aux conditions suivantes :

Les Sociétés anonymes ou autres, propriétaires de bâtiments bénéficiant des dispositions de la présente loi, devront avoir dans leur conseil d'administration ou de surveillance une majorité de citoyens français. Le Président du Conseil d'administration et l'Administrateur délégué ou le Gérant devront être français.

Art. 5. — Le bénéfice des allocations prévues par la présente loi ne sera acquis que par les entreprises d'armement dont le personnel navigant bénéficie des salaires, homologués par des contrats collectifs de travail résultant d'un accord entre les

organisations professionnelles les plus représentatives d'armateurs ou de marins ou, à défaut d'accord, par l'arbitrage dans les conditions prévues par la loi du 29 juillet 1909.

De même, pour bénéficier des allocations, les entreprises d'armement devront avoir sur leurs navires des états-majors bénéficiant des soldes résultant, soit d'accords entre les organisations professionnelles les plus représentatives des états-majors ou les délégués des états-majors eux-mêmes, d'une part, et les entreprises d'armement, d'autre part, soit, à défaut d'accord, de l'arbitrage dans les conditions prévues à l'alinéa précédent.

Toutefois, pendant une période n'excédant pas trois mois à compter de la promulgation de la présente loi, le bénéfice des allocations sera acquis, sans que puisse être exigée l'observation des prescriptions du présent article.

Art. 6. — Les entreprises d'armement, en ce qui concerne ceux de leurs navires qui assurent les trafics ci-après, bénéficieront des allocations de tonnage et de vitesse affectées des coefficients suivants :

Trafic protégé par le monopole du pavillon. Entre la France et l'Algérie, aucune allocation. Cabotage français : coefficient 1 pour les 250 premiers tonneaux des navires ; 0,50 pour les tonneaux de 250 à 500 ; néant pour les tonneaux au-dessus de 500 ;

Trafic entre la métropole et la Tunisie, 0, 85 ;

Trafic entre la France et les ports de la mer Noire, 2 ;

Trafic entre l'Europe et la côte est de l'Amérique du Sud ou l'Afrique occidentale française ou l'Afrique équatoriale française, 1,20.

Ce dernier coefficient est porté à 2 pour les navires ayant donné aux essais à demi-charge une vitesse d'au moins 17 nœuds.

Art. 7. — Les entreprises d'armement n'auront pas droit au bénéfice de la présente loi en ce qui concerne :

a) les navires appartenant à une ligne subventionnée par l'État, les départements ou les communes ;

b) les navires battant pavillon français appartenant à des armateurs qui, en cette qualité, affrètent directement ou indirectement pour les besoins de leur exploitation des navires armés sous pavillon étranger, sous réserve des contrats d'affrètement en cours au 1^{er} mai 1934, mais devant prendre fin un an après la mise en vigueur de la présente loi, ou sauf dérogation accordée par le Ministre de la Marine Marchande.

Cette dernière exclusion ne s'étend pas aux armateurs affrétant des navires armés sous pavillon étranger lorsqu'ils ont pour objet l'exécution de contrats de transport du matériel livré à la France au titre des prestations en nature ;

c) les navires qui auraient été commandés dans les chantiers étrangers après le 1^{er} mai 1934, ou auraient été achetés d'occasion à l'étranger depuis cette date, sauf s'il s'agit de navires acquis comme unités de remplacement et âgés de plus de 5 ans et de moins de 15 ans ou de navires d'un modèle spécial, construits et aménagés en vue d'un service déterminé et dont le type n'existe pas sur le marché français ;

d) les navires armés à la grande pêche dont les produits de pêche bénéficieraient des primes instituées par la loi du 12 avril 1932 ;

e) les navires dont la jauge brute totale est inférieure à 25 tonneaux ;

f) les bâtiments de toute nature qui naviguent habituellement, quel que soit leur mode d'armement, dans les ports et rades.

Art. 8. — L'attribution des allocations prévues par la présente loi ne sera pas considérée, au regard de l'article 40 de la loi du 19 décembre 1926, comme exclusive de la rémunération du transport des dépêches postales.

Art. 9. — Les entreprises d'armement qui auront perçu, pour une année, par application de la présente loi, un montant total d'allocations au tonnage et à la vitesse supérieur à un million devront remployer obligatoirement 20 % des allocations au tonnage et à la vitesse, exclusion faite de la majoration spéciale visée à l'article 3, dans un délai de 5 ans, à la construction, dans les chantiers français, de navires employant autant que possible des appareils d'équipement de fabrication française. Ce délai de 5 ans sera calculé à dater de l'expiration de chacune des années pour lesquelles ces allocations auront été attribuées aux entreprises d'armement.

Sont assimilées à la construction d'un navire, pour l'application du paragraphe précédent, les transformations de navires ayant pour objet le changement des appareils évaporatoires ou du système de chauffe et le remplacement ou l'addition d'appareils moteurs ou de tous autres servant à l'équipement du navire, à condition que les installations soient faites en France et

que les appareils ainsi installés soient de construction française.

Dans le cas où l'industrie française ne pourrait effectuer dans des conditions normales de délai, de prix ou de qualité les fournitures visées aux deux paragraphes précédents, le Ministre de la Marine Marchande pourra, après avis d'une commission composée d'un Conseiller d'Etat, d'un représentant du Ministre des Finances, d'un représentant du Ministre de la Marine Marchande, d'un armateur et d'un constructeur désignés respectivement par leurs organisations professionnelles, autoriser exceptionnellement pour le remploi la commande à l'étranger.

Au cas d'impossibilité absolue de remploi dans les conditions ci-dessus, dûment justifiée, après avis conforme de la commission prévue à l'alinéa précédent, le Ministre de la Marine Marchande pourra accorder une dérogation à l'obligation de remploi.

Les entreprises d'armement qui n'auront pas rempli l'obligation de remploi dans les conditions ci-dessus devront reverser au Trésor une somme égale à celle qui aurait dû être employée en vertu du paragraphe 1^{er} du présent article et qui ne l'aurait pas été effectivement.

Art. 10. — Pour couvrir les dépenses résultant de la présente loi, les droits de douane seront majorés au maximum de 4 %.

Un décret, contresigné par les Ministres du Commerce et de l'Industrie, et des Finances, et qui sera publié dans le délai d'un mois à partir de la promulgation de la présente loi, fixera le taux de la majoration applicable à chaque marchandise, ainsi que la liste de celles qui seraient exonérées de cette majoration.

L'Administration des Douanes est autorisée à incorporer la majoration dans le montant de chacun des droits de douane.

Cette majoration sera convertie, suivant le tarif, en kilogrammes, en litres, en unité, les fractions inférieures à 5 centimes par kilogramme, litre ou unité, étant négligées ; de même, seront négligées pour les droits *ad valorem* les fractions inférieures à 1 %.

Dans le cas où le produit de cette majoration dépasserait annuellement 140 millions de francs, le Gouvernement devra réviser semestriellement les pourcentages de majoration.

Dans le cas où le produit de ces taxes serait insuffisant pour permettre de payer intégralement les sommes prévues par la présente loi pour les allocations, ces sommes seraient réduites

proportionnellement, de telle façon que leur montant total ne dépasse pas le produit des taxes. A cet effet, les versements seront effectués par acomptes dans les conditions qui seront déterminées par décret contresigné du Ministère de la Marine Marchande et du Ministre des Finances.

Art. 11. — Les dispositions de la présente loi prendront effet un mois après sa promulgation. Elles cesseront deux ans après cette même date.

Art. 12. — Des décrets détermineront toutes les conditions d'application de la présente loi.

Art. 13. — La présente loi est applicable à l'Algérie, aux colonies des Antilles, de la Réunion et aux établissements français de l'Inde.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des Députés, sera exécutée comme loi de l'Etat.

AIDE A L'ARMEMENT LIBRE

DÉCRET DU 6 NOVEMBRE 1934

Portant application de la Loi du 12 Juillet 1934 (1).

TITRE I

DÉTERMINATION DE LA JAUGE ET DE LA VITESSE DU NAVIRE.

Article premier. — La jauge brute totale d'après laquelle sont accordées les allocations prévues par la loi du 12 juillet 1934 est celle qui figure au dernier certificat de jauge établi pour le navire.

Le tonneau d'affrètement qui sert à évaluer l'importance de la cargaison du navire est déterminé conformément au Décret du 25 août 1861, rendu pour exécution des articles 3 et 6 de la loi du 3 juillet 1861. L'équivalence, en tonnes d'affrètement, du poids ou du volume des marchandises ne figurant pas au tableau annexé au Décret du 25 août 1861, sera déterminée sur décision du Ministre de la Marine Marchande, après accord avec les départements ministériels intéressés.

Art. 2. — L'estimation en tonnes d'affrètement du chargement des navires qui transportent des voyageurs, des animaux ou des voitures, s'effectue sur les bases suivantes :

Un tonneau et demi par chaque passager embarqué ou débarqué ;

Deux tonnes par chaque tête de gros bétail, chevaux et mulets ;

Un demi-tonneau par chaque tête de petit bétail ;

Trois tonnes par voiture à deux roues ;

Quatre tonnes par voiture à plus de deux roues.

(1) *Journal Officiel*, 8 novembre 1934, p. 11.119.

Les bagages des voyageurs, y compris les petites provisions de voyage qu'ils ont avec eux, ne sont pas comptés dans l'évaluation des marchandises embarquées ou débarquées.

Art. 3. — Pour les navires déjà en service, la vitesse peut être prouvée à l'aide des certificats du constructeur, s'ils ont été établis en présence d'un représentant d'une société de classification.

De même, les résultats d'essais régulièrement effectués par des navires antérieurement à la publication du présent règlement demeurent acquis à ces navires pour l'obtention des allocations prévues par la loi.

Les certificats de constructeurs ou les pièces justificatives de la vitesse des navires doivent être adressés au Ministre de la Marine Marchande un mois au plus après la promulgation du présent décret, faute de quoi le navire perd tout droit aux majorations d'allocation prévues pour la vitesse, jusqu'au jour où le certificat ou les pièces susvisées sont parvenus à l'administration.

Des exceptions à cette règle peuvent être admises par l'administration en faveur des armateurs ou des constructeurs qui pourront prouver qu'il leur aura été matériellement impossible de fournir les pièces en question en temps utile.

Les navires pour lesquels les documents officiels ne peuvent être réunis font l'objet d'une demande spéciale adressée au Ministre de la Marine Marchande et accompagnée de toutes pièces susceptibles de lui servir de justification.

L'étude est faite, dans chaque cas particulier, par les services de la Marine Marchande. On évitera autant que possible de recourir à de nouveaux essais et le Ministre de la Marine Marchande décidera s'il est nécessaire de procéder à ces épreuves.

En ce qui concerne les navires qui ont quitté la France avant la publication du présent règlement, ou qui la quitteraient dans le mois qui suivra cette publication, sans que leur vitesse ait été officiellement reconnue, l'armateur doit adresser les pièces mentionnées ci-dessus ou demander à effectuer les essais dans le délai d'un mois à partir du retour du navire en France et au plus tard un an après son départ, sauf le cas de force majeure. Si la demande n'est point faite dans ces délais, le navire perd tout droit à la majoration d'allocation prévue en raison de la vitesse, et ce, pour le temps pendant lequel il a été armé antérieurement à cette demande.

Art. 4. — Pour les navires pour lesquels de nouveaux essais sont reconnus nécessaires, ainsi que pour les navires neufs, l'armateur adresse au Ministère de la Marine Marchande une demande dans les délais ci-après :

1° Navires en service avant la publication du présent règlement : un mois au plus après la décision du Ministre de procéder à de nouveaux essais ;

2° Navires neufs :

a) Bâtiments de construction française : un mois au plus après la remise du premier acte de francisation ;

b) Bâtiments de construction étrangère : un mois au plus après la remise du premier acte de francisation délivré en France. Les seuls navires intéressés par ce paragraphes sont ceux visés au paragraphe c de l'art. 5 de la loi du 12 juillet 1934, à savoir : les « navires acquis comme unités de remplacement et âgés de plus de cinq ans et de moins de quinze ans » ou les « navires d'un modèle spécial, construits et aménagés en vue d'un service déterminé et dont le type n'existe pas sur le marché français ».

Les navires pour lesquels la demande d'essais de vitesse n'est pas faite dans les délais ainsi fixés perdent tout droit à la majoration d'allocation prévue pour la vitesse pour les voyages entrepris antérieurement au jour où la demande d'essais est effectuée.

Art. 5. — La demande de l'armateur visée à l'art. 4 est adressée en double exemplaire au Ministre. Sur sa demande, l'intéressé doit faire connaître :

1° Le nom du bateau, son port d'armement et son port d'attache ;

2° Ses principales dimensions, son tirant d'eau, lège et au maximum de charge, et le déplacement qui ne doit pas être dépassé, exprimé en tonnes de 1.000 kilogrammes ;

3° Les hauteurs de la ligne de flottaison, correspondant au déplacement maximum, rapportées à des points de repère invariablement établis au-dessus de cette flottaison à l'avant, à l'arrière et au milieu du bateau ;

4° Le système de machines motrices et leur puissance en C. V. indiqués et effectifs, le nombre de tours par minute ;

5° Les dispositions générales de l'appareil moteur ;

6° S'il y a lieu, les surfaces de grille et de chauffe et la capacité des chaudières.

Le numéro du timbre exprimé en kilogrammes par centimètre carré de pression effective maximum sous laquelle ces appareils doivent fonctionner, un numéro d'ordre distinctif pour chaque chaudière si le bateau en possède plusieurs.

Le nombre et la description des soupapes de sûreté ;

7° S'il y a lieu, la capacité et le timbre des récipients de vapeur placés à bord.

Cette demande est accompagnée de deux plans d'ensemble du navire donnant toutes indications utiles sur les caractéristiques du navire et figurant notamment les cales et soutes à combustible, avec indication de leur capacité et les aménagements affectés aux passagers.

Les documents énumérés ci-après doivent également être joints en double exemplaire à la demande dont il s'agit :

1° Déclaration spécifiant le poids en marchandises, en combustible, en vivres et en approvisionnement d'eau douce, que le navire est susceptible de recevoir en charge complète ;

2° Echelle de déplacement du navire, à la grandeur d'au moins 4 centimètres par mètre.

L'exactitude de ce dernier document est certifiée au moment de sa remise :

a) Pour tout navire construit en France, par l'armateur et par le constructeur ;

b) Pour tout navire construit à l'étranger, par l'armateur et par un expert assermenté désigné par le Consul de France dans le ressort duquel se trouve le lieu de construction ; la signature de l'expert est visée par le Consul.

Art. 6. — Il est institué dans chaque Direction de l'Inscription Maritime et dans celles des colonies françaises où l'utilité en est reconnue une ou plusieurs commissions techniques chargées de procéder à la constatation des vitesses, pour l'application de l'art. 2 de la loi du 12 juillet 1934.

Chacune de ces commissions est composée de cinq membres, savoir :

Un administrateur de l'inscription maritime et un inspecteur de la navigation et du travail maritimes, ou un inspecteur mécanicien de la marine marchande, nommés par le Ministre de la Marine Marchande.

Un ingénieur du génie maritime, nommé par le Ministre de la Marine, ou, à défaut, un ingénieur civil de nationalité française.

Un représentant de l'administration des douanes, nommé par le Ministre des Finances.

Un représentant des armateurs.

Pour les navires non encore livrés, le représentant des constructeurs sera admis à faire partie de la commission.

La commission pourra valablement fonctionner alors qu'elle ne serait composée que de quatre des membres ci-dessus mentionnés, étant entendu que le représentant des constructeurs ne pourrait éventuellement remplacer que le représentant des armateurs.

La commission est, en principe, présidée par l'Administrateur de l'Inscription Maritime. En cas de partage des voix, le Président a voix prépondérante.

Dans les colonies, la commission est constituée, en se rapprochant autant que possible des dispositions qui précèdent, par le Gouverneur, sous réserve de l'approbation ultérieure du Ministre des Colonies, après accord avec le Ministre de la Marine Marchande. L'Administrateur de l'Inscription Maritime peut y être remplacé par le fonctionnaire chargé de la police de la navigation.

Art. 7. — La commission constate le tirant d'eau du navire en charge complète, d'après les différents documents sus-énoncés, en s'assurant de leur concordance.

Elle détermine le tirant d'eau moyen correspondant au mi-chargement (moitié du poids total des marchandises, du combustible, de l'approvisionnement en vivres et en eau douce) à l'aide de l'échelle de déplacement.

Les essais destinés à déterminer la vitesse qui sert à l'obtention et au calcul du montant de la majoration d'allocation ont lieu au tirant d'eau moyen correspondant au mi-chargement.

La durée totale de l'expérience est de quatre heures consécutives.

Le calcul de la vitesse est effectué d'après les règles usitées dans les essais du service postal et de la marine militaire.

Art. 8. — L'armateur (ou le constructeur) du navire fournit le personnel et le matériel nécessaires aux diverses opérations de contrôle de la vitesse et en supporte tous les frais.

Lorsque, après une première détermination de la vitesse pour l'application de la loi du 12 juillet 1934, il est apporté, soit aux appareils moteurs ou évaporatoires, soit à leurs accessoires, des modifications ou transformations susceptibles d'en modifier la puissance, l'armateur adresse au Ministre de la Marine Marchande une notice descriptive de ces modifications ou transformations, accompagnée, s'il y a lieu, des plans y relatifs et de toutes les pièces justificatives qu'il peut se procurer. Le Ministre en délivre un récépissé à l'armateur et décide s'il y a lieu de procéder à de nouveaux essais.

Il peut être procédé à de nouveaux essais de vitesse :

1° Sur la demande de l'armateur, si celui-ci estime que les changements effectués ont pu augmenter la puissance des appareils et, par suite, accroître la vitesse du navire ;

2° Sur l'invitation du Ministre de la Marine Marchande, si celui-ci estime que la puissance des appareils a pu être réduite d'au moins 10 %.

Le taux de l'allocation résultant des nouveaux essais est applicable, rétroactivement, à dater du jour de ces modifications ou transformations.

Le navire est considéré comme bâtiment dont la vitesse n'a pas été officiellement déterminée si les modifications subies par ses appareils n'ont pas été portées à la connaissance du Ministre de la Marine Marchande, ou s'il n'a pas été satisfait à l'invitation du Ministre d'avoir à procéder à de nouveaux essais dans le cas où il aurait jugé ces essais nécessaires.

Art. 9. — Les armateurs de navires ayant une vitesse de moins de 12 nœuds, ne bénéficiant, de ce chef, d'aucune majoration d'allocations pour la vitesse, ne sont tenus de justifier de la vitesse aux essais que dans la mesure où ils désirent bénéficier des réductions sur le parcours moyen accordées par l'art. 2 de la loi pour les navires ayant une vitesse inférieure à 12 nœuds. Le Ministre décidera, dans ce dernier cas, des vérifications sommaires qu'il pourrait y avoir lieu d'apporter aux déclarations des armateurs.

TITRE II

EVALUATION DES DISTANCES.

Art. 10. — Le droit aux allocations est constaté en tenant compte des distances indiquées par le tableau annexé au Décret

du 6 avril 1882 et les additions à ce tableau publiées depuis cette époque.

Pour les traversées non encore inscrites, il sera établi des tableaux complémentaires exécutoires en vertu de décrets rendus sur le rapport du Ministre de la Marine Marchande, après avis de la section des finances, de la guerre, de la marine et des colonies du Conseil d'Etat.

Toutefois, en ce qui concerne les voyages qui, pour certaines raisons, auraient commencé ou pris fin en des points autres que les ports ou rades, les allocations sont déterminées d'après la distance entre le point de départ et le terme du voyage, calculée par le service hydrographique de la marine,* sans addition au tableau des distances de port à port.

TITRE III

CONSTATATION DU DROIT A L'ALLOCATION.

Art. 11. — Tout armateur qui veut bénéficier des allocations prévues par la loi est tenu, lors de l'armement du navire, de remettre à l'Administrateur de l'Inscription Maritime du port d'immatriculation du navire une déclaration, dite déclaration d'armement, en trois exemplaires, dont un sur papier timbré qui sera envoyé au Ministre de la Marine Marchande.

Cette déclaration énonce :

1° Le nom et le domicile de l'armateur. Si l'armateur est une société, une déclaration du représentant légal de cette société faisant connaître le nom, le lieu et la date de naissance du Président et des membres du Conseil d'Administration ou de Surveillance, ainsi que de l'Administrateur délégué ou gérant, sera jointe à cette déclaration ;

2° Le nom du navire et la catégorie à laquelle il appartient (à voiles ou à propulsion mécanique) ;

3° S'il est ou non navire à passagers ;

4° La navigation pour laquelle il est armé : long cours, cabotage, navigation côtière, grande pêche ;

5° Le lieu et la date de la francisation avec l'attestation que le navire n'a perdu à aucun moment la francisation ;

6° La jauge brute totale et la jauge nette ;

7° Le maximum de charge du navire ;

8° La vitesse constatée aux essais officiels ;

- 9° Le port d'attache de douane et celui de l'immatriculation ;
- 10° Les nom, prénoms et quartier d'inscription du capitaine ;
- 11° La composition de l'équipage, avec indication de la nationalité de chacun des membres ;

12° L'affirmation :

a) que les salaires du personnel navigant sont ceux homologués par des contrats collectifs de travail résultant d'un accord entre les organisations professionnelles les plus représentatives d'armateurs et de marins ou, à défaut d'accord, par l'arbitrage dans les conditions prévues par la loi du 29 juillet 1909 ;

b) que les soldes des états-majors résultent soit d'accords entre les organisations professionnelles les plus représentatives des états-majors ou des délégués des états-majors eux-mêmes, d'une part, et les entreprises d'armement, d'autre part, soit, à défaut d'accord, de l'arbitrage dans les conditions prévues à l'alinéa précédent ;

13° L'affirmation que son entreprise d'armement ne fait pas partie d'une des catégories visées à l'article 7 de la loi et qui n'ont pas droit à bénéficier des allocations que prévoit ladite loi. Ce sont :

a) Les navires appartenant à une ligne subventionnée par l'Etat, les départements ou les communes ;

b) Les navires battant pavillon français appartenant à des armateurs qui, en cette qualité, affrètent directement ou indirectement pour les besoins de leur exploitation des navires armés sous pavillon étranger, sous réserve des contrats d'affrètement en cours au 1^{er} mai 1934, mais devant prendre fin un an après la mise en vigueur de la présente loi, ou sauf dérogation accordée par le Ministre de la Marine Marchande.

Cette dernière exclusion ne s'étend pas aux armateurs affrétant des navires armés sous pavillon étranger lorsqu'ils ont pour objet l'exécution de contrats de transport du matériel livré à la France au titre de prestations en nature ;

c) Les navires qui auraient été commandés dans des chantiers étrangers après le 1^{er} mai 1934 ou auraient été achetés d'occasion à l'étranger depuis cette date, sauf s'il s'agit de navires acquis comme unités de remplacement et âgés de plus de 5 ans et de moins de 15 ans ou de navires d'un modèle spécial, construits et aménagés en vue d'un service déterminé et dont le type n'existe pas sur le marché français ;

d) Les navires armés à la grande pêche dans la mesure où leurs produits de pêche bénéficient des primes instituées par la loi du 12 avril 1932 ;

e) Les navires dont la jauge brute totale est inférieure à 25 tonneaux ;

f) Les bâtiments de toute nature qui naviguent habituellement, quel que soit leur mode d'armement, dans les ports et rades.

Art. 12. — La déclaration doit être accompagnée d'un certificat du receveur des douanes constatant qu'elle est conforme avec l'acte de francisation et le certificat de jauge, le procès-verbal d'essai de vitesse prévu par le titre I^{er} et, s'il y a lieu, le registre d'inscription des hypothèques.

Art. 13. — Cette déclaration est transcrite, après vérification de ses énonciations, par le service de l'Inscription Maritime sur un registre à souches fourni par l'armateur et conforme au modèle arrêté par le Ministre de la Marine Marchande.

Ce registre, dit registre des traversées, reste à bord du navire et sert à l'inscription des divers voyages qu'il effectue.

La déclaration est visée par le fonctionnaire chargé des services de l'Inscription Maritime ; un exemplaire reste entre les mains de l'armateur, un autre est conservé dans les bureaux de l'Inscription Maritime du port d'immatriculation du navire, le troisième, timbré, est envoyé au Ministre de la Marine Marchande.

Art. 14. — La mention sur les registres de traversées de la quantité de marchandises transportées par le navire, en tonneaux d'affrètement, n'est exigée que lorsque le navire est exploité sur des trafics où le nombre de tonneaux d'affrètement entre en ligne de compte pour la détermination du jeu des coefficients, en exécution de l'art. 26.

Art. 15. — Au moment de son expédition, le capitaine fait consigner sur le registre des traversées, par le fonctionnaire chargé des services de l'Inscription Maritime ou par le Consul, la date de l'armement administratif, celle du départ, la destination du navire, les points d'escale intermédiaires, la composition de l'équipage et, dans le cas prévu à l'article précédent, le chargement du navire en tonneaux d'affrètement pour chacun des ports où le navire doit toucher.

Art. 16. — Dans les vingt-quatre heures de son arrivée dans un port ou sur un point de relâche quelconque, le capitaine présente son registre de traversées, soit au service de l'Inscription Maritime en France ou dans les colonies ou pays sous protectorat français, soit au Consul de France à l'étranger.

Ce fonctionnaire, après avoir reconnu l'identité du navire par l'examen des papiers de bord, inscrit sur le registre la date de l'arrivée et dresse deux extraits constatant le voyage qui vient d'être effectué et indiquant la composition de l'équipage. Dans le cas prévu à l'art. 14, chaque extrait devra mentionner le chargement du navire en tonneaux d'affrètement.

En raison de l'équivalence admise pour les passagers, les voitures et les bestiaux avec les tonneaux d'affrètement, les mouvements des passagers, aussi bien que ceux de toutes marchandises comptant dans la somme des tonneaux d'affrètement, doivent figurer sur les extraits des registres des traversées.

L'un des extraits timbré est remis au capitaine pour être ultérieurement adressé aux fins de liquidation au quartier d'inscription maritime du port d'immatriculation ; le fonctionnaire chargé des services de l'inscription maritime ou le Consul garde le second extrait dans ses archives.

Au moment de la réexpédition, le même fonctionnaire consigne sur le registre des traversées : la date du départ, la nouvelle destination ou la nouvelle escale du navire, la composition de l'équipage et, dans le cas prévu à l'art. 14, le chargement du navire en tonneaux d'affrètement.

Art. 17. — Les capitaines des navires effectuant des services réguliers comportant de courtes traversées et une grande fréquence ne sont pas astreints à faire viser à chaque départ, ni à chaque arrivée, les registres des traversées. Il appartient aux chefs des quartiers de l'Inscription Maritime des ports de départ de porter, bi-mensuellement, sur le registre des traversées, le nombre et la nature des voyages accomplis par les navires dont il s'agit.

Lorsqu'un navire effectue des voyages réguliers dont l'itinéraire est fixé à l'avance, il n'y a pas lieu de faire viser le registre de traversées à chaque escale, et il suffira que l'autorité maritime procède à ce visa aux points extrêmes des parcours, à condition que l'itinéraire dont il s'agit ne traverse pas des zones de trafic pour lesquelles sont prévus différents coefficients d'allocation.

Art. 18. — Si le navire arrive dans un port où il se trouve ni fonctionnaire de l'Inscription Maritime, ni Consul de France, le capitaine se fait délivrer un certificat, dit certificat d'absence d'autorités, quand il y a un navire de guerre français présent dans le port, par le commandant de ce navire, ou, dans le cas contraire, par l'autorité locale.

Ce certificat ou, à défaut, un rapport du capitaine, affirmé sous serment par les principaux de l'équipage, est remis aux bureaux de l'Inscription Maritime ou du Consulat du premier port de relâche, où une copie certifiée est remise au capitaine et une mention faite sur le registre des traversées.

Il en est de même si un navire a effectué une courte escale dans un port en dehors des heures normales de bureau du représentant de l'autorité maritime.

Art. 19. — Au désarmement, le capitaine remet le registre des traversées au fonctionnaire chargé de l'Inscription Maritime ou au Consul.

Art. 20. — Les pièces exigées sont remises par l'armateur à l'Administrateur de l'Inscription Maritime du port d'immatriculation du navire.

L'Administrateur prépare un projet de liquidation dans les conditions fixées au Titre IV du présent décret ; il l'adresse avec les pièces au Ministre de la Marine Marchande.

Art. 21. — En outre, il est produit un certificat dressé par l'Administrateur de l'Inscription Maritime, constatant que le parcours moyen effectué par le navire, par jour d'armement administratif, correspond au moins au nombre de milles prévu par l'art. 2 de la loi du 12 juillet 1934. Ce certificat indique également, s'il y a lieu, d'après les papiers du bord, le temps durant lequel le navire aurait été immobilisé par cas de force majeure.

Art. 22. — Des dérogations à la condition du parcours moyen peuvent être accordées, sur demande de l'armateur, par le Ministre de la Marine Marchande, notamment en ce qui concerne les navires assurant des services côtiers.

Art. 23. — Le nombre de jours d'armement administratif est compté du jour de l'armement inclusivement au jour du désarmement exclusivement.

Art. 24. — Un navire est considéré comme armé lorsqu'il possède l'équipage lui permettant de prendre la mer.

Art. 25. — Le navire qui périt corps et biens au cours d'une traversée, sans qu'on sache où il a disparu, est censé avoir accompli la moitié de la distance qui sépare le dernier port où il a touché de l'escale suivante déclarée. S'il est possible de constater où le navire a péri, l'allocation sera calculée jusqu'au jour où le navire est censé avoir atteint ce point.

Dans ces deux cas, l'allocation est fixée d'après le nombre de jours nécessaires pour parcourir la distance ainsi déterminée avec la vitesse constatée aux essais officiels.

Si un navire est obligé, par suite d'avaries graves, de renoncer à continuer une traversée en cours, l'allocation est acquise pour le temps nécessaire pour accomplir la distance comprise entre le point de départ de cette traversée et le point où elle a été interrompue. Ce point est déterminé par un extrait du livre de bord, certifié conforme par le fonctionnaire de l'Inscription Maritime ou le Consul du premier port où relâche le navire.

Dans les cas prévus par le présent article, l'allocation est calculée sur le taux d'après lequel elle aurait été payée pour la traversée interrompue.

Art. 26. — Le navire qui, au cours d'un même voyage, se livre à plusieurs trafics visés à l'art. 6 de la loi du 12 juillet 1934 et affectés de coefficients différents, a droit, pour chacun des trafics et proportionnellement à la longueur du parcours où il est exécuté, à une fraction de l'allocation égale au rapport entre le nombre de tonneaux d'affrètement des marchandises afférentes à ce trafic et le tonnage de jauge nette du navire.

En aucun cas, l'allocation acquise pour l'ensemble des trafics ne peut être supérieure à l'allocation à laquelle donnerait droit le trafic doté du coefficient le plus élevé, ni inférieure à l'allocation à laquelle donnerait droit le trafic doté du coefficient le moins élevé.

Toutefois, les navires allant en Amérique du Sud, dans la Mer Noire, dans la Mer Baltique jusqu'aux ports de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, en Afrique Occidentale française et en Afrique Equatoriale française et qui ne font pas de trafic entre la France et l'Algérie bénéficient du coefficient correspondant sans être soumis à cette règle.

D'autre part, les navires qui font du cabotage national et du cabotage international avec les ports hanséatiques ou les ports de la Mer Baltique sans aller jusqu'aux ports de l'Union des Républiques socialistes soviétiques ou avec les ports de la Grande Bretagne, ne bénéficient que de l'allocation attribuée au cabotage national pour la durée de leur trajet entre deux ports français et dans la proportion du tonnage des marchandises transportées au cabotage national.

Les cas plus complexes seront soumis au Ministre de la Marine Marchande dont la décision s'inspirera, d'une part, des règles précédentes, et, d'autre part, de la nécessité de ne pas favoriser, par l'attribution de coefficients élevés, l'établissement de trajets complexes qui n'existaient pas avant la promulgation de la loi et qui seraient de nature à nuire aux services réguliers existant avant cette promulgation.

Art. 27. — La majoration de 50 % prévue pour les navires armés à partir de la promulgation de la loi du 12 juillet 1934, à condition que ces navires se soient trouvés en position de désarmement pour inutilisation à la date du 1^{er} mai 1934, n'est accordée qu'aux entreprises d'armement qui maintiendront armé pendant une durée minimum de six mois un tonnage supérieur à celui qui se trouvait armé au 1^{er} mai 1934 d'une quantité au moins égale au tonnage du navire réarmé.

Chaque fois qu'une entreprise d'armement désirera bénéficier de la majoration susvisée en faveur d'un navire, elle devra justifier qu'elle a maintenu armé pendant une durée minimum de six mois un tonnage supérieur au tonnage qui se trouvait armé au 1^{er} mai 1934, augmenté de celui des navires qui bénéficient déjà ou ont bénéficié de la majoration de 50 %, d'une quantité au moins égale à celui du nouveau navire réarmé.

La majoration prévue aux alinéas précédents sera appliquée aux navires pendant une année à compter de leur réarmement.

Toutefois, au cas où la même entreprise d'armement aurait désarmé un tonnage moindre que le tonnage réarmé, la majoration ne serait calculée que sur la différence.

D'autre part, par application du premier alinéa de l'art. 1^{er} de la loi du 12 juillet 1934, la majoration ne sera pas acquise à tout navire mis en service sur des trajets comprenant le parcours d'une ligne régulière sur laquelle l'armateur de ce navire ne faisait pas de transport avant la loi du 12 juillet 1934 et sur

laquelle d'autres entreprises avaient des services réguliers, si la mise en service dudit navire entraînait le désarmement de navires affectés au service régulier.

Art. 28. — Les navires armés à la grande pêche dont les produits de pêche sont visés par la loi du 12 avril 1932 bénéficieront des allocations prévues par l'art. 2 de la loi du 12 juillet 1934 suivant un taux qui sera fixé chaque année par arrêté du Ministre de la Marine Marchande sur la base du rapport du total des quantités de morues non exportées au total des quantités de morues pêchées pendant l'année précédente.

Pour l'année 1934, le coefficient appliqué à l'allocation normale prévue par la loi est fixé à 0,66.

Les autres navires armés à la grande pêche bénéficieront des allocations visées à l'art. 2 de la loi dans les conditions fixées par l'art. 29 du présent décret.

Art. 29. — Est considérée comme grande pêche pour l'application de la loi du 12 juillet 1934 celle qui est exercée par les navires armés à la grande pêche en dehors des limites ainsi définies :

Au Nord, le 62° degré de latitude.

Au Sud, le 30° degré de latitude.

A l'Ouest, le 27° degré de longitude du méridien de Paris.

Toutefois, le bénéfice de la loi ne sera acquis à ces navires que s'ils justifient d'une absence de 25 jours entre la date de leur départ d'un port de France ou d'Algérie et leur retour dans ce port ou un autre port de la métropole ou de l'Algérie.

Art. 30. — Pour l'application du paragraphe c de l'art. 7 qui prévoit une exception en faveur des navires acquis à l'étranger comme unités de remplacement et âgés de plus de 5 ans et de moins de 15 ans, le point de départ de l'âge du navire est fixé comme suit : la date est celle du premier acte antérieur de nationalité. A défaut de cet acte, la date est celle de la mise à l'eau, constatée par un certificat du Consul de France du lieu de construction. Si ce certificat n'indique que l'année de la mise à l'eau, la date du 1^{er} janvier de ladite année est admise comme point de départ de l'âge du navire. La date déterminée conformément aux dispositions du présent article pour les navires destinés à la marine française est mentionnée dans l'acte de francisation. Quelles que soient les transformations ou augmen-

tations de jauge d'un navire, son âge reste déterminé par cette date.

Art. 31. — Les voiliers munis d'un moteur capable de leur imprimer une vitesse de 7 nœuds et plus sont considérés comme des vapeurs.

L'allocation des voiliers à moteur auxiliaire, ne pouvant réaliser une vitesse de 7 nœuds, est calculée sur la base du taux applicable aux voiliers affectés du coefficient 1,25.

Art. 32. — Les navires bénéficiaires de la loi du 12 juillet 1934 doivent être expédiés avec des équipages ne comprenant aucun sujet étranger, sauf dérogation dont la concession incombe au Ministre de la Marine Marchande.

Les demandes de dérogations doivent être adressées par les entreprises d'armement avant l'expédition du navire au Ministre de la Marine Marchande et être appuyées de justifications touchant notamment la nature de la fonction remplie par le marin et les conditions climatiques dans lesquelles le navire est appelé à naviguer.

Ces dérogations peuvent être concédées à titre permanent ou temporaire.

TITRE IV

LIQUIDATION ET PAYEMENT.

Art. 33. — La liquidation des allocations est effectuée sur la production des pièces ci-après :

1° Exemplaire timbré de la déclaration souscrite par l'armateur en exécution des prescriptions ci-dessus énoncées ou certificat de référence si cet exemplaire a déjà été produit ;

2° Extraits timbrés du registre des traversées ou certificats établis ;

3° Déclaration du nombre de jours d'armement administratif ouvrant droit à l'allocation ;

4° Certificat du receveur des douanes du port d'attache constatant que le navire n'a pas cessé de figurer à l'effectif de la marine marchande française, ou indiquant à partir de quelle date il a cessé d'y figurer ;

5° Certificat de chargement dressé par le service de l'Inscription Maritime d'après le registre des traversées et les autres papiers de bord. Cette pièce n'est exigée que pour les navires

ayant accompli des parcours affectés de différents coefficients d'allocation.

Art. 34. — Les allocations peuvent être liquidées lors de chaque retour du navire en France.

Toutefois, cette liquidation ne peut être réclamée plus d'une fois pour chaque période de trois mois d'armement, sauf dans le cas de désarmement au cours d'une période pendant laquelle un paiement a été effectué.

Art. 35. — Un acompte sur la créance totale est versé à l'armateur une fois expirés les délais normaux de liquidation et de contrôle.

L'administration peut envisager, dans certains cas, et dans la mesure des crédits dont elle dispose, des versements successifs et échelonnés de trimestre en trimestre.

En fin d'exercice, il est procédé à l'apurement de la créance.

Art. 36. — L'imputation à chaque exercice des ordonnances de paiement est déterminée d'après l'année au cours de laquelle le navire est rentré en France.

Art. 37. — Si un navire est condamné pour innavigabilité hors de France ou désarmé hors de France par suite de vente ou de toute autre circonstance entraînant la cessation de la francisation, la liquidation des allocations restant dues a lieu sur la production en France des pièces réglementaires.

Art. 38. — Pour les navires ayant leur port d'attache dans une colonie française, les pièces exigées à l'art. 33 pour la liquidation des allocations peuvent, sur la demande de l'armateur, être établies dans ce port par l'administration des douanes locales et les fonctionnaires de l'Inscription Maritime ou les autorités qui en remplissent les fonctions.

Des arrêtés pris par le Ministre des Colonies après accord avec le Ministre de la Marine Marchande détermineront les conditions d'application du paragraphe qui précède et, notamment, les limites de navigation correspondant aux allocations.

Le projet de liquidation est adressé, avec ces pièces, au Ministre de la Marine Marchande, par l'intermédiaire du Ministre des Colonies.

Art. 39. — A titre transitoire, et pour la première liquidation

des droits aux allocations, il peut, sur la demande de l'armateur adressée au Ministre de la Marine Marchande, être accordé des dispenses à l'accomplissement des formalités prescrites par le présent règlement, notamment en ce qui concerne la tenue du registre des traversées, la justification de voyages effectués depuis la mise en vigueur de la loi du 12 juillet 1934, pouvant être établies par la production des documents et papiers de bord.

Pour les navires se trouvant en cours de traversée au moment de la mise en application de la loi, la distance parcourue entre le point où se trouvait le navire à 0 heure, le 13 août 1934, et le premier port touché après cette date, est déterminée par un extrait du livre de bord, certifié conforme par l'administration de l'Inscription Maritime et joint au dossier adressé à l'Administrateur de l'Inscription Maritime du port d'immatriculation.

Art. 40. — La loi du 12 juillet 1934 entre en vigueur le 13 août 1934, à 0 heure. Elle vient à expiration le 12 août 1936, à 24 heures.

Fait à Paris, le 6 novembre 1934.

Albert LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le Ministre des Finances,

GERMAIN-MARTIN.

Le Ministre de la Marine Marchande,

William BERTRAND.

LOI DU 26 AOUT 1936 MODIFIANT LA LOI

DU 12 JUILLET 1934

portant création de mesures de protection en faveur de la marine marchandes et les lois autorisant le Ministre de la Marine Marchande à passer une convention avec les compagnies de navigation subventionnées.

ARTICLE PREMIER.

Pour la période allant du 15 juin au 31 décembre 1936, les subventions accordées aux compagnies de navigation subventionnées en exécution des lois des 28 juillet 1921, 23 juillet 1927, 6 avril 1928, 20 juillet 1933 et les allocations accordées aux entreprises d'armement par la loi du 12 juillet 1934, sont augmentées, sous réserve des dispositions du deuxième article de la présente loi, d'une somme égale au supplément des dépenses de personnel qui résulte des accords collectifs, entre ces entreprises et leurs personnels, dérivant des dispositions législatives en vigueur et approuvés par le Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande.

Ces suppléments de dépenses seront liquidés pour les compagnies subventionnées après vérification du contrôle financier et de la commission de vérification des comptes auxquels les compagnies sont soumises par leurs conventions.

Pour les autres entreprises d'armement, les justifications seront vérifiées par les Administrations de l'inscription maritime et des finances dans des conditions à déterminer par décret.

ARTICLE 2.

En aucun cas, les charges budgétaires résultant de l'application de l'article précédent ne pourront dépasser la somme de 110 millions. Si le montant des dépenses supplémentaires visées à l'article précédent dépassait, soit pour les entreprises d'armement libre, soit pour les compagnies subventionnées, la limite fixée par les crédits ouverts au budget, les versements

effectués au titre de la présente loi feront l'objet d'une réduction calculée de telle sorte que leur montant global ne dépasse pas les crédits ouverts à l'article 3 ci-après.

Un décret contresigné par le Ministre des Travaux Publics et le Ministre des Finances déterminera les conditions dans lesquelles des acomptes seront attribués ainsi que les modalités d'application du présent article.

ARTICLE 3.

Il est ouvert au Ministère des Travaux Publics (Budget de la Marine Marchande) en addition aux crédits prévus par la loi de finances du 31 décembre 1935 et par des lois spéciales, un crédit total de 110 millions applicables aux chapitres ci-après :

Chapitre 33 *bis*. — Subvention exceptionnelle à l'armement français (armement libre) 50 millions.

Chapitre 33 *ter*. — Subvention exceptionnelle à l'armement français (Compagnies subventionnées) 60 millions

ARTICLE 4.

Le deuxième alinéa de l'article 6 de la loi du 12 juillet 1934 est remplacé par :

« Trafic protégé par le monopole de pavillon. Cabotage français coefficient 1 pour les 1.500 premiers tonneaux, 5,0 pour les tonneaux de 1.500 à 2.000 ; néant pour les tonneaux au-dessus de 2.000 ; pour les navires au cabotage national ou à la navigation côtière faisant un service régulier, le nombre de milles exigé à l'article 2 pourra être réduit sur autorisation du Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande. »

Pour les navires libres naviguant entre la France et l'Algérie, les modalités d'application des dispositions du présent alinéa feront l'objet d'un décret.

Le quatrième alinéa du même article 6 est remplacé par :

« Trafic entre la France et les ports de la Mer Noire ou les ports russes de la Mer Baltique 2. »

Le coefficient 2 fixé au dernier alinéa de cet article 6 est porté à 3.

DECRETS DU 18 SEPTEMBRE 1936

*relatifs aux allocations prévues par les lois des 12 juillet 1934
et 26 août 1936*

(Journal Officiel, 19 septembre 1936, page 9.940).

I

Le Président de la République Française,

Vu la loi du 12 juillet 1934 instituant des mesures de protection en faveur de la Marine Marchande, prorogée par la loi du 28 mars 1936 ;

Vu la loi du 26 août 1936 et notamment son article 4, modifiant l'article 6 de la loi du 12 juillet 1934 ;

Vu le décret du 6 novembre 1934, rendu pour l'application de la loi du 12 juillet 1934 ;

Sur le rapport des Ministres des Travaux Publics, de l'Economie Nationale et des Finances,

Décète :

Art. 1^{er}. — Les navires libres naviguant entre la France et l'Algérie, admis au bénéfice des dispositions de la loi du 12 juillet 1934, bénéficieront des allocations à l'article 2 de ladite loi, affectées :

Navires d'une jauge brute totale inférieure à 500 tonneaux, coefficient 1 ;

Navire d'une jauge brute totale comprise entre 501 et 1.000 tonneaux, coefficient 1 pour les 500 premiers tonneaux, coefficient 0,50 pour les tonneaux de 500 à 1.000 ;

Navires d'une jauge brute totale supérieure à 1.000 tonneaux, aucune allocation.

Art. 2. — Les navires effectuant un trafic mixte comprenant un parcours France-Algérie restent soumis à l'article 26 du décret du 6 novembre 1934, compte tenu des prescriptions de l'article ci-dessus.

Art. 3. — Les allocations calculées ainsi qu'il est dit à l'arti-

de 1^{er} du présent décret seront payées aux intéressés selon les dispositions du décret du 6 novembre 1934 et pour compter de la date de promulgation de la loi du 26 août 1936, soit du 28 août 1936.

Art. 4. — Le Ministre des Travaux Publics, le Ministre de l'Economie Nationale et le Ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Rambouillet, le 18 septembre 1936.

Albert LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le Ministre des Travaux publics,

Albert BEDOUCÉ.

Le Ministre de l'Economie Nationale,

Charles SPINASSE.

Le Ministre des Finances,

Vincent AURIOL.

II

Le Président de la République Française,

Vu la loi du 12 juillet 1934, instituant des mesures de protection en faveur de la Marine Marchande, prorogée par la loi du 28 mars 1936 ;

Vu la loi du 26 août 1936, et notamment son article 2 ;

Vu le décret du 6 novembre 1934, rendu pour l'application de la loi du 12 juillet 1934 ;

Sur le rapport des Ministres des Travaux Publics, de l'Economie Nationale et des Finances,

Décète :

Art. 1^{er}. — Pour l'application des dispositions de l'article 2 de la loi du 26 août 1936, prévoyant le remboursement aux compagnies de Navigation libres du supplément de dépenses de personnel qui résulte des accords collectifs passés entre ces entreprises et leurs personnels, en exécution des dispositions législatives en vigueur, il sera accordé auxdites Compagnies de navigation, pour compter du 15 juin 1936, à titre d'acompte

sur les sommes destinées à leur revenir, et en supplément aux allocations acquises au titre de la loi du 12 juillet 1934, une somme égale à 40 % des dites allocations, calculées dans les conditions fixées par l'article 2 de la loi du 12 juillet 1934 et affectées, dans tous les cas, du coefficient 1.

Art. 2. — Les conditions suivant lesquelles sera déterminé exactement le montant des suppléments de dépenses de personnel occasionnées aux Compagnies de Navigation, seront fixées par un décret ultérieur.

Art. 3. — Les acomptes payables aux Compagnies de navigation subventionnées seront fixés après avis du rapporteur de la Commission de vérification des comptes existant auprès de chaque Compagnie.

Art. 4. — Les Ministres des Travaux Publics, de l'Economie Nationale et des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Rambouillet, le 18 septembre 1936.

Albert LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le Ministre des Travaux Publics,

Albert BEDOUCÉ.

Le Ministre de l'Economie Nationale,

Charles SPINASSE.

Le Ministre des Finances,

Vincent AURIOL.

RAPPORT AU PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE
FRANÇAISE

Monsieur le Président,

La loi du 9 août 1921 a réservé un droit de préférence aux navires battant pavillon français pour les transports effectués par l'Etat ou les Etablissements publics.

Cette législation est devenue, en partie inopérante depuis la dévaluation de la livre sterling et il devient nécessaire, pour satisfaire à la volonté du législateur, de substituer l'obligation au droit de préférence. C'est l'objet de l'article 1^{er} du présent projet de décret.

Toutefois, cette obligation doit être tempérée par la possibilité de dérogation. L'article 2 indique les conditions de dérogations, qui sont celles fixées par la loi du 6 août 1933 comportant l'obligation de transports sous pavillon français des produits coloniaux primés.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'hommage de notre profond respect.

*Le Président du Conseil,
Ministre des Affaires Etrangères,*

*Le Ministre
de la Marine Marchande,*

*Le Ministre des Colonies, Le Ministre des Finances,
Le Ministre du Commerce et de l'Industrie,*

DECRET

Le Président de la République Française,

Vu la loi du 8 juin 1935 autorisant le Gouvernement à prendre par décret toutes dispositions ayant force de loi pour lutter contre la spéculation et défendre le franc ;

Vu l'article 5 de la loi du 9 août 1921 ;

Vu la loi du 31 mars 1931 tendant à subordonner au transport sous pavillon français le paiement des primes accordées à certains produits coloniaux ;

Sur le rapport du Président du Conseil, Ministre des Affaires Etrangères, des Ministres de la Marine Marchande, des Colonies, du Commerce et des Finances ;

Le Conseil des Ministres entendu ;

Décède :

Article 1^{er}. — Les Services Publics et les Entreprises concessionnaires ou subventionnées visées au dernier alinéa de l'article premier du décret du 16 juillet 1935 instituant un prélèvement général de 10 % sur les dépenses publiques et à l'article premier du décret du 30 juillet 1935 (1) doivent réserver à des navires français les transports des cargaisons qui leur sont destinées, des cargaisons qu'ils expédient et des passagers voyageant à leur compte.

Article 2. — Le Ministre de la Marine Marchande peut accorder des dérogations à cette obligation, soit en cas de nécessité urgente ou pour l'exécution des contrats en cours au jour de la publication du présent décret, soit lorsqu'un navire français ne peut effectuer le transport, soit enfin dans le cas où l'armement français cesserait de maintenir aux chargeurs, toutes conditions égales, des tarifs de fret en harmonie avec ceux des frets étrangers. En ce qui concerne les colonies et pays de protectorat relevant du Ministère des Colonies, pour les transports effectués au compte de leurs services publics ou des entreprises concédées ou subventionnées par eux et à destination ou en provenance de ces colonies ou pays de protectorat, le Ministre des Colonies peut également accorder des dérogations à ladite obligation dans les mêmes conditions, sous réserve de prendre au préalable l'avis du Ministre de la Marine Mar-

(1) Extrait du décret du 30 juillet 1935 :

Art. 1^{er}. — Les entreprises visées au dernier alinéa de l'article 1^{er} du décret du 16 juillet 1935 instituant un prélèvement général de 10 % sur les dépenses publiques sont les entreprises assurant un Service Public dont l'exploitation fait l'objet d'un acte de concession, d'un contrat d'affermage ou de sous-traités ou est subordonnée à une autorisation ou à une permission de voirie ou dont l'exploitation bénéficie d'une subvention soit à titre direct soit à la faveur d'un sous-traité passé avec une entreprise subventionnée.

chande ou, en cas d'urgence, de l'informer de la dérogation accordée.

Article 3. — En ce qui concerne les entreprises qui ne satisferaient pas aux prescriptions du présent décret, le Ministre compétent pourra, sur la demande du Ministre de la Marine Marchande, prononcer la résiliation d'office ou la déchéance, sauf la faculté de substituer à l'une ou à l'autre de ces mesures des indemnités compensatrices qui resteront à la charge de ces entreprises. Ces indemnités, dont le taux sera fixé par décret, seront perçues en vertu d'ordres de recette émis au profit du Trésor Public par l'Administration de la Marine Marchande.

Article 4. — Le présent décret sera soumis à la ratification des Chambres conformément aux dispositions de la loi du 8 juin 1935.

Article 5. — Le Président du Conseil, Ministre des Affaires Etrangères, le Ministre de la Marine Marchande, le Ministre des Colonies, le Ministre du Commerce et le Ministre des Finances, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal Officiel*.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES GÉNÉRAUX.

- BAZIN (Léon). — *La législation protectrice de la marine marchande*. Paris, A. Challamel, 1913.
- CANDACE (Gratien). — *La marine marchande française et son importance dans la vie nationale*. Paris, Payot, 1930.
- CHARLES-ROUX (J.). — *Notre marine marchande*. Paris, Armand Colin, 1898.
- COLIN. — *La navigation commerciale au XIX^e siècle*. Paris, Rousseau, 1901.
- CONSEIL NATIONAL ECONOMIQUE. — *La protection et les encouragements à donner par les pouvoirs publics aux diverses branches de l'économie nationale*. Paris, Imprimerie nationale, 1936.
- DANIÉLOU (Charles). — *La marine marchande*. Paris, Figuière, 1927.
- FEUILHADE DE CHAUVIN. — *L'industrie française des transports maritimes et la législation des primes*. Thèse, Paris, 1916, T. 19.
- PERREAU (C.). — *Cours d'Economie politique*. — Paris. Librairie général de droit et de jurisprudence, 5^e édition, 1934.
- RIPERT (G.). — *Traité de Droit maritime*. Paris, Rousseau, 3^e éd., 1929.
- ROUSIERS (Paul de). — *Les grandes industries modernes*. Tome 4, « *Les transports maritimes* », Paris, Colin, 1926.
- VERNEAUX (René). — *L'industrie des transports maritimes au XIV^e siècle*, Paris, A. Pedone, 1903.
-

DOCUMENTS OFFICIELS

1. — *Documents parlementaires aboutissant à la loi du 12 juillet 1934.*

Chambre S. E. 32, Annexe 787, Tasso.
Chambre S. O. 33, Annexe 1809, W. Bertrand.
Chambre S. O. 33, Annexe 2093, Raude.
Chambre S. O. 33, Annexe 2237, W. Bertrand.
Chambre S. O. 33, Annexe 2352, Malingre.
Chambre S. E. 33, Annexe 2696, Le Bail.
Sénat S. O. 34, Annexe 365, Lourties.

2. — *Documents parlementaires aboutissant à la loi complétant le paragraphe 2 de l'article 1^{er} de la loi du 12 juillet 1934.*

Chambre S. O. 35, Annexe 5011.
Sénat S. O. 36, Annexe 66, Camas.

3. — *Dossier parlementaire aboutissant à la loi du 28 mars 1936.*

Chambre S. O. 36, Annexe 6678.
Chambre S. O. 36, Annexe 6863, Malingue.
Sénat S. O. 36, Annexe 244, Rio.
Sénat S. O. 36, Annexe 322, Charabot.

4. — *Documents parlementaires aboutissant à la loi du 26 août 1936.*

Débats Chambres 24-7-36, J. O., p. 2145.
Débats Sénat 6-7-36, J. O., p. 1089.
Sénat S. O. 36, Annexe 625, Rio.

BERTRAND (W.). — Chambre S. E. 36, Annexe 1297.

CANDACE (Gratien). — *La marine marchande.* Rapport du jeudi 21 janvier 1937 Comité parlementaire français du commerce.

CANGARDEL. — *Rapport présenté à la séance du 8 janvier 1934 à la 1^{re} commission de la commission extraordinaire de la marine marchande.*

HECQUET (G.). — *Pour une politique d'emploi rationnel du Pavillon charbonnier Français.* Association des Grands Ports Français, 6, rue de Messine (8^e). 9 mai 1934.

MARCHEGAY (Jacques). — *Rapport sur l'exercice 1936, présenté au nom du Conseil d'Administration du Comité central des Armateurs de France.* Assemblée générale du 9 mars 1937.

PÉRIODIQUES

Courrier maritime de France. « Le budget de la marine marchande à la Chambre », 23 décembre 1936, p. 1.

Parlement économique :

CANDACE (G.). — *L'importance de la marine marchande*, 17 fév. 1937.

X... — *Des faits... des chiffres*, 25 fév. 1937.

Revue des Deux-Mondes :

FOURCAULD (Max de). — « Notre marine marchande », 1^{er} sept. 1936, p. 200.

Revue d'Economie politique :

MEYNIAL. — *La balance des Comptes*, 1932, pp. 578 à 592.

L. RIST ET P. SCHWOB. — *La balance des comptes*, 1935, pp. 616 à 630.

— *La balance des paiements*, 1936, pp. 628 à 639.

MARCHEGAY (J.). — *La marine marchande et les ports*, 1935, pp. 1082 à 1095.

— *La marine marchande et les ports*, 1936, pp. 1100 à 1108.

Sémaphore :

RIPERT (G.). — *Les Allocations à l'armement libre et la loi du 12 juillet 1934*, 2 août 1934.

Temps :

La marine marchande, 20 avril 1935 et 31 mars 1937.

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS	7
CHAPITRE I. — <i>Le rôle de la marine marchande dans l'économie nationale</i>	12
CHAPITRE II. — <i>L'intervention des pouvoirs publics en faveur de l'armement</i>	20
CHAPITRE III. — <i>Législation comparée</i>	28
CHAPITRE IV. — <i>La loi du 12 juillet 1934</i>	40
CHAPITRE V. — <i>Les modifications apportées à la loi du 12 juillet 1934</i>	61
CONCLUSION	69
ANNEXES	77
